Skrzydlata POLSKA

NR 40 (430) • 30.IX.1959 • CENA 2 zł



ZLIN W AKROBACJI

W Bielsku rozpoczęły się 26 września br. V Samolotowe Mistrzostwa Polski. Informacje na ten temat czytaj na str. 3.

Fot: JANUSZ SZYMAŃSKI

SKRZYDŁA CHIN LUDOWYCH

•

MD-12 przedstawiony oficjalnie

Ci co latają najdalej

•

Siedem razy nad płonącą Warszawą

LOTNICZE MIGAWKI Z WIZYTY PREMIERA CHRUSZCZOWA W USA

PREMIER Związku Radzieckiego Nikita Chruszczow wraz z rodziną i towarzyszącymi mu osobami odbył podróż do Stanów Zjednoczonych na pokładzie słynnego samolotu turbośmigłowego T-114. Kapitanem statku był pilot Aleksiej Jakimow, nawigatorem K. I. Małchasjan.

Uprzednio, na kilka dni przed wylotem do USA, przybyli do Moskwy trzej pilcci amerykańscy: kapitan H. Reneger, G. Bochitschik i R. Robinson, którzy przed tym zapoznali kapitana i załogę Tu-114 z położeniem lotniska Andrews w rejonie Waszyngtonu i systemem lądowania na nim oraz prowadzili potem maszynę radziecką nad terytorium Ameryki.

Start samolotu z lotniska Wnukowo nastąpił o godz. 7.00 czasu moskiewskiego; w ciągu 5 minut maszyna nabrała wysokości i wzięła kurs na zachód. O godz. 9.20 Tu-114 po przeleceniu Szwecji wleciał nad teren Norwegii. O 10.30 pokazały się pod skrzydłami samolotu wody Oceanu Atlantyckiego. O 12.03 maszyna minęła port lotniczy Islandii — Keflavik.

Nad Atlantykiem, po krótkim odpoczynku, premier Chruszczow pogrążył się w lekturze informacji: zapoznał się z odgłosami prasy światowej po osiągnięciu Księżyca przez „Łunnik II". Samolot leciał na wysokości 10 600 metrów, mając wiatr przeciwny, wiejący z prędkością 130—200 km/h.

Kiedy Tu-114 przeleciał granicę Kanady, premier radziecki po przesłaniu telegramu do premiera Kanady ciepło i serdecznie pozdrowił znajdującego się na pokładzie kanadyjskiego nawigatora Rossa-Begnela. Po przekroczeniu granicy USA, Nikita Chruszczow podszedł do prowadzącego teraz maszynę amerykańskiego nawigatora Renegera i pozdrowił go również serdecznie.

(wg gazety „Sowietskaja Awiacja")

★

Trasa lotu z Moskwy do Waszyngtonu (ok. 8 tys. km) prowadziła przez północną część Bałtyku, góry Skandynawii, a potem nad Oceanem Atlantyckim koło Wysp Owczych i wybrzeży Islandii.

Samolot Tu-114 lądował lekko na lotnisku wojskowym Anrews Air Force Base pod Waszyngtonem (25 km od stolicy USA) i swym sprawnym podkołowaniem aż do płyty, gdzie oczekiwał prezydent Eisenhower, wzbudził powszechny podziw. Cały lot trwał ok. 12 godzin.

★

W czasie przejazdu N. S. Chruszczowa z lotniska do Waszyngtonu, w wielkiej paradzie-kawalkadzie, nad miastem samolot pisał smugami na niebie literę „X", pierwszą literę nazwiska radzieckiego premiera w alfabecie rosyjskim.

★

Po południu dnia 15 września prezydent Eisenhower zaprosił premiera Chruszczowa na przelot śmigłowca S-58 dla obejrzenia stolicy USA z lotu ptaka.

Prezydent Stanów Zjednoczonych podprowadził radzieckiego premiera pod rękę do śmigłowca i pomógł mu wsiąść, zajmując miejsce obok niego. Kiedy obaj mężowie stanu zajęli miejsca w maszynie, śmigłowiec wystartował wprost z trawnika przed Białym Domem. Premier Chruszczow, kiedy śmigłowiec znajdował się jeszcze na niewielkiej wysokości, wychylił się z kabiny i kiwał przyjaźnie ręką licznym dziennikarzom i fotoreporterom zgromadzonym wokół Białego Domu.

Lot, który odbył się nad miastem i jego okolicami, trwał 33 minuty. Śmigłowiec wylądował w tym samym miejscu skąd wystartował — na trawniku przed Białym Domem.

★

16 września br. podczas swego pobytu w Krajowym Klubie Prasy w Waszyngtonie, premier Chruszczow wygłosił dłuższe przemówienie, po czym odpowiadał na liczne pytania zgromadzonych dziennikarzy. Przywódcy Związku Radzieckiego zadano m. in. następujące pytanie:

— Czy będzie omawiana sprawa współpracy linii lotniczych USA — ZSRR?

Premier Chruszczow odpowiedział na nie:

— To sprawa drobna, nasi ministrowie mogą ją załatwić bez nas.

N. S. Chruszczow oświadczył także dziennikarzom, że ZSRR ma zamiar wysłać człowieka na Księżyc.

★

Premierowi ZSRR towarzyszył w podróży po USA m. in. także słynny radziecki konstruktor lotniczy A. N. Tupolew.

★

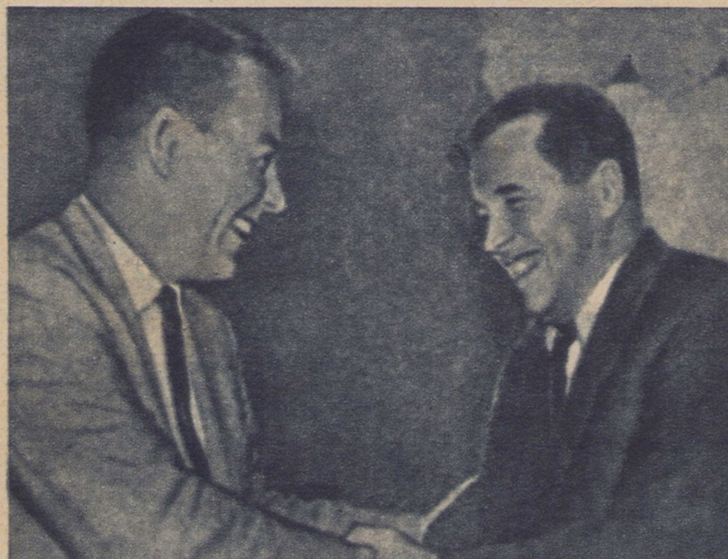
Z Nowego Jorku (lotnisko międzynarodowe Idlewild) do Los Angeles premier Chruszczow oraz towarzyszące mu osoby odbył podróż na pokładzie wojskowego samolotu odrzutowego C-137, który jest odpowiednikiem samolotu cywilnego „Boeing 707". (Warto tu wspomnieć, że na tego typu samolocie przyleciał w tym roku wiceprezydent USA Nixon do Moskwy i do Warszawy). Samolot C-137 przeleciał tę trasę w 5 i pół godziny (komunikacyjny samolot o napędzie tłokowym potrzebuje na przelecenie tej trasy około 11 godzin). Do dyspozycji gości i osób towarzyszących premierowi ZSRR w podróży po USA rząd amerykański przeznaczył dalsze trzy tego typu maszyny oraz jeszcze trzy inne samoloty. Na samolotach tych leciało w sumie 500 osób (100 z delegacji radzieckiej, 100 spośród towarzyszącego personelu amerykańskiego i 300 dziennikarzy z 30 krajów).

★

W dniu 18 września wylądował na lotnisku w Waszyngtonie radziecki samolot Tu-104 wiozący pocztę dla premiera Chruszczowa. W dwa dni później Tu-104 powrócił do Moskwy przywożąc m. in. filmy dla radzieckiej kroniki i telewizji.

Jeszcze tego samego dnia, 20 września wystartował z Moskwy do USA następny samolot Tu-104. Łączność lotnicza Moskwa — Waszyngton — Moskwa trwać będzie do zakończenia wizyty premiera radzieckiego w USA.





NA ZDJĘCIU Z LEWEJ: Amerykański pilot Harold Reneger winszuje dowódcy załogi samolotu Tu-114 Aleksiejowi Jakimowowi z okazji wystrzelenia radzieckiej rakiety kosmicznej na Księżyc.

KONKURS BALONIKÓW

Zorganizowany w dniu 13 września w czasie otwarcia Centralnej Wystawy Lotniczej we Wrocławiu konkurs baloników przyniósł nadspodziewane rezultaty. Balonik Nr 163 J. Podwysockiej wylądował w powiecie niskim woj. rzeszowskie przelatując 379 km. Bliżej o 4 km wylądował balonik Nr 7, który wypuścił Henryk Leh. Na trzecim miejscu znalazł się balonik Nr 87, który pokonał odległość 352 km lądując w Grębowie powiat tarnobrzeski.

Warto dodać, iż z lotniska Aeroklubu Wrocławskiego wystartowało w tym dniu 500 baloników. W dniu 20 września rozegrano drugą część konkursu przy ogromnym zainteresowaniu zawodników i publiczności. Każdy balonik zaopatrzony jest w kartkę z numerem i prośbą do znalazcy o przesłanie meldunku do komisji startowej. Wyniki ostateczne konkursu podane zostaną w terminie późniejszym. (l)

XXX-LECIE POLSKICH LINII LOTNICZYCH „LOT"

DNIA 19 września o godzinie 17.00 w sali Kongresowej Pałacu Kultury i Nauki odbyła się uroczysta akademia z okazji XXX-lecia Polskich Linii Lotniczych „LOT". W prezydium zasiedli przedstawiciele rządu, partii, wojsk lotniczych, „Lotu" i Aeroklubu PRL. Po zagajeniu referat na temat polskiego lotnictwa komunikacyjnego w trzydziestoleciu wygłosił dyrektor generalny PLL „LOT" Jan Krzywicki. Z kolei przemówił wiceminister resortu Komunikacji Rustecki, po czym zabrał głos dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki. Następnie zasłużeni pracownicy „Lotu" udekorowani zostali odznaczeniami państwowymi: Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski otrzymał wybitny pilot komunikacyjny XXX-lecia, weteran naszego lotnictwa komunikacyjnego obecny szef działu szkolenia PLL „LOT" Stanisław Płonczyński, a Krzyże Kawalerskie — Klemens Długaszewski i Franciszek Piotrowski. Ponadto 53 osoby otrzymało złote, srebrne i brązowe Krzyże Zasługi.

Miłą niespodziankę zrobili „Lotowi" przedstawiciele zagranicznych towarzystw lotniczych mające swoje placówki w Warszawie, którzy oprócz krótkich życzeń wręczyli kwiaty i upominki.

W części artystycznej wystąpili aktorzy scen warszawskich. (m)

IMIĘ POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH DLA JEDNOSTEK ARTYLERII OPL

20 września br. przed południem na Placu Thaelmana w Bytomiu odbyła się uroczystość nadania śląskim jednostkom artylerii obrony przeciwlotniczej imienia Powstańców Śląskich. Uroczystość rozpoczęła się przeglądem zgromadzonych na placu oddziałów wojskowych dokonanym przez dowódcę Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. Jana Frey-Bieleckiego oraz odczytaniem rozkazu Ministra Obrony Narodowej, którym nadał on imię Powstańców Śląskich jednostkom artylerii OPL stacjonujących na Śląsku.

Następnie przemówił były powstaniec śląski wiceprzewodniczący WRN w Katowicach Jerzy Zientek, który przekazał również otrzymującym imię Powstańców Śląskich oddziałom artylerii OPL księgę pamiątkową. Podczas tych uroczystości zabrał także głos gen. J. Frey-Bielecki. Po przemówieniu odbyła się defilada, w której wzięli udział weterani powstań śląskich w tradycyjnych ubiorach, członkowie ZBOWiD, byli więźniowie obozów koncentracyjnych, delegacje powstańców wielkopolskich, członkowie ruchu oporu i wojsko.

W południe gen. J. Frey-Bielecki zwiedził koszary jednostki OPL w Bytomiu. (r)

Telefonem z Leszna

ŚWIETNE WYNIKI CENTRUM SZYBOWCOWEGO

W dniu 18 września br. przelotami 500 i 300 km Centrum Szybowcowe w Lesznie przekroczyło sto tysięcy kilometrów przelotów i pięć tysięcy godzin w powietrzu.

Dnia tego Franciszek Niechwiejczyk przelotem docelowym 503 km do Krosna dopełnił diamentową odznakę, zaś Franciszek Kępka — junior przelotem docelowym 508 km do Leska zdobył drugi diament. Oprócz tego cały szereg pilotów startujących z Leszna wykonało wartościowe przeloty. Oto wyniki:

Aleksander Kwieciński przelotem otwartym 335 km zdobył złotą odznakę, Andrzej i Wojciech Wiśniewscy wykonali przeloty ponad 300 km (Wojciech uzupełnił złotą odznakę, Andrzej — uzyskał warunek do złotej i diament), Kwiatkowski — wykonał przelot 460 km, Eugeniusz Pieniążek — 375 km. Roman Zabiełło — przelotem docelowym do Bielska uzyskał warunek do złotej odznaki i diament, Grażyna Rzepecka — wykonała przelot 305 km, Zdzisław Nowak — przelotem 307 km zdobył warunek do złotej odznaki i diament, Naharmowicz — przelotem tej samej długości uzyskał diament do złotej odznaki, Adela Skonieczna — przelotem na tej samej trasie (do Bielska) zdobyła diament, Matuszko — przelotem otwartym 335 km uzyskał pierwszy warunek do złotej odznaki.

Józef Dankowski

UDANA PRÓBA Z „VANGUARDEM"

18 września br. nad ranem z bazy lotniczej na przylądku Canaveral (Floryda) wystrzelono kolejnego satelitę Ziemi. Nowy sztuczny satelita posiada ciężar 45 kG i ma kształt stożka. W trzy godziny po eksperymencie Amerykańska Agencja Aeronautyki i Przestrzeni Kosmicznej zakomunikowała, że satelita wszedł na orbitę. (r)

„TRANSIT I" nie wszedł na orbitę

17 września br. z bazy lotniczej w Canaveral na Florydzie dokonano kolejnej próby wyrzucenia na orbitę okołoziemską nowego sztucznego satelity ziemi „Transit I". Nowy satelita miał krążyć w odległości 650 km od Ziemi. Do jego wystrzelenia użyto 30-metrowej długości rakiety trzystopniowej typu „Thor-Able".

W godzinę po dokonaniu próby Departament Obrony USA podał do wiadomości, że nowy satelita nie osiągnął planowanej orbity. (r)



W BIELSKU JUŻ SIĘ ZACZĘŁO

W chwili kiedy przegląda się ten numer „Skrzydlatej", po trasach obejmujących niemal cały nasz kraj lecą samoloty z załogami, startującymi w V Samolotowych Mistrzostwach Polski.

V CMP trwają od 26 września do 4 października 1959 r. Do udziału w zawodach zgłosiło się 35 załóg, startujących na samolotach „Junak-2", „Junak-3" i „Jak18". Gospodarzem imprezy jest Aeroklub Bielsko-Bialski, a jej główną widownią lotnisko tego klubu w Aleksandrowicach. Kierownictwo zawodów spoczywa w rękach mjr. Jerzego Leszka, głównym sędzią mistrzostw jest przewodniczący Komisji Samolotowej Aeroklubu PRL — inż. Witold Rychter.

Zawody rozpoczęły się w sobotę — 26.IX zlotem załóg do Bielska, w którym oceniana jest z tolerancją 30 sekund w górę i w dół punktualność przylotu na lotnisko Aleksandrowice oraz dokładność utrzymania kierunku nalotu po określonym kursie. Konkurencja pierwszego dnia obejmowała również próbę ocenianego lądowania klasycznego.

W poniedziałek — 28.IX zaczyna się gwóźdź programu V SMP — trzydniowy lot okrężny. W etapie pierwszego dnia lotu okrężnego zawodnicy przelecą trasę łącznej długości 580 km: z Bielska przez Krosno, Stalową Wolę do Warszawy, z lądowaniami na lotniskach aeroklubowych wymienionych miast.

We wtorek — 29.IX odbywa się drugi etap lotu okrężnego na trasie 540 km z Warszawy przez Białystok, Olsztyn do Grudziądza, a w środę 30.IX z Grudziądza przez Poznań, Zieloną Górę, Wrocław do Bielska, przy długości tego trzeciego i ostatniego zarazem etapu lotu okrężnego wynoszącej 720 km.

W sumie więc w ciągu całego, trzydniowego lotu okrężnego zawodnicy mają do przebycia oficjalnie 1 840 km, a nieoficjalnie, czyli naprawdę — jak to już możemy zdradzić — grubo ponad 2 000 km. Bo dochodzą przecież te wszystkie łamańce i zygzaki trasy lotu w obszarach kontrolowanych, o których zawodnicy dowiedzą się dopiero z owych tajemniczych kopert.

Zakończenie V SMP nastąpi w niedzielę — 4.X., która ma również bardzo urozmaicony program. O godz. 13.00 przewidziane jest ogłoszenie wyników mistrzostw, a bezpośrednio potem, o 14.00, pokazy lotnicze z bogatym programem przy współudziale lotnictwa wojskowego. Wieczorem, na lotniczym spotkaniu towarzyskim, odbędzie sie dekoracja zwycięzców i wręczenie nagród.

V SMP są imprezą wyjątkowo interesującą i tym większe zaciekawienie budzi pytanie, kto wyniesie z nich tytuły Samolotowego Mistrza Polski i Mistrza Akrobacji Samolotowej na rok 1959. W tym miejscu przypominamy, że w roku ubiegłym stały się one udziałem Zbigniewa Rawicza z Aeroklubu Gliwickiego i Zbigniewa Wróblewskiego z Aeroklubu Śląskiego.

ter.

SPOJRZENIE KU ZIEMI

W poznańskim Domu Żołnierza (sala Klubu Oficerów WP) otwarta została wystawa fotograficzna prac o tematyce lotniczej MARIANA KUCHARSKIEGO. Ekspozycja obejmuje 25 prac wielkoformatowych, wykonanych różną techniką i odznacza się dużymi walorami artystycznymi. Wystawa czynna jest do 15.X.



W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

Na polskiej wystawie przemysłowej w Moskwie przemysł lotniczy reprezentowany jest przez samolot sportowy „Kos" i polskie szybowce, na których ustanowiono wiele rekordów świata.

Komisja prawna Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego, która obraduje obecnie w Monachium, opracowała zalecenie dotyczące statutu prawnego samolotów w powietrzu. Według tego zalecenia, wszelkie zbrodnie popełnione na pokładzie samolotów handlowych podpadają pod jurysdykcję kraju, do którego należy dany samolot. Komisja uważa również, że komendant samolotu powinien posiadać uprawnienia policyjne, a szczególnie prawo aresztowania pasażera, który popełnił zbrodnię.

Na rekordową wysokość 45 720 metrów wzbił się w USA wielki plastikowy balon, wysłany przez fizyków amerykańskich na poszukiwanie jąder atomowych zbudowanych z antycząstek. W gondoli balonu umieszczono rozmaite przyrządy o łącznym ciężarze 200 kG, m. in. klisze fotograficzne, na których, jak spodziewają się uczeni, promienie kosmiczne zostawią także ślady jąder antymaterii.

W Bukareszcie odbyło się uroczyste otwarcie nowej linii lotniczej Bukareszt — Wiedeń. Będzie ona obsługiwana przez towarzystwa lotnicze obu krajów.

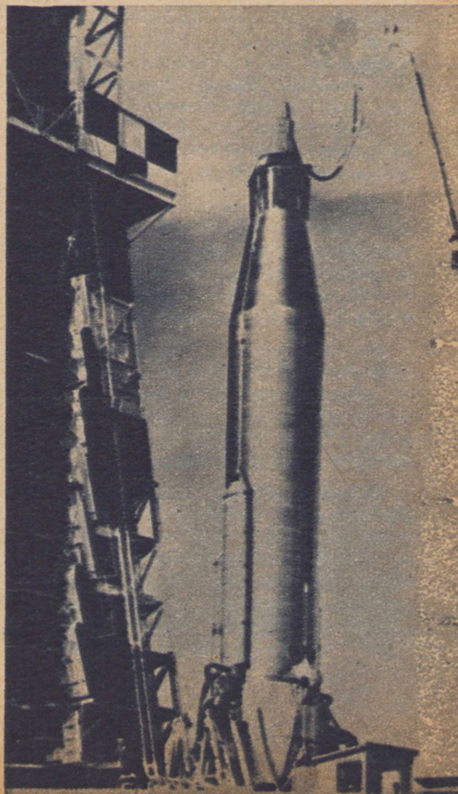
Tragiczny w skutkach wypadek lotniczy, który pociągnął za sobą śmierć trzech pilotów, wydarzył się podczas defilady wojskowej w Ankarze, z okazji 37 rocznicy zwycięstwa Kemala Paszy. Gdy odrzutowce myśliwskie przelatywały w szyku bojowym nad główną trybuną, jeden z samolotów niespodziewanie eksplodował, a jego odłamki ugodziły prawdopodobnie w drugi samolot, który runął w dół rozbijając się w okolicach miasta. Spadający w płomieniach samolot zapalił dom, w którym na szczęście nikogo nie było.

W samolocie meksykańskim lecącym z Poza Rica do Vera Cruz nastąpiła eksplozja ładunku wybuchowego, najprawdopodobniej bomby zegarowej. Wybuch zniszczył drzwi oddzielające kabinę pilota od kabiny pasażerskiej. Pilot zawrócił maszynę i wylądował bezpiecznie w Poza Rica.

Na lotnisku praskim wylądował samolot afganistańskiego towarzystwa lotniczego „Aryana Afgan Airlines", który dokonał inauguracyjnego lotu na nowej trasie Kabul — Damaszek — Bejrut — Ankara — Praha — Frankfurt n/Menem.

150 mieszkańców nowojorskiego przedmieścia Laurelton, leżącego przy lotnisku Idlewild, przejechało samochodami koło portu lotniczego, trąbiąc zawzięcie klaksonami przez kilkanaście minut. Dziwni automobiliści protestowali w ten sposób przeciwko odrzutowcom pasażerskim, których ryczące silniki przyprawiają mieszkańców Laurelton nieledwie o rozstrój nerwowy.

Z przylądka Canaveral wyrzucono 900-kilogramową kabinę kosmiczną, nazwaną „Big Joe", by stwierdzić czy można by w niej wysłać bezpiecznie człowieka w kilkugodzinną podróż po orbicie okołoziemskiej. Kabina jest prototypem pojazdu, który być może już pod koniec przyszłego roku uniesie w przestrzeń na orbitę pierwszego amerykańskiego kosmonautę. „Big Joe" ma 3 metry długości, 180 cm szerokości u podstawy i 50 cm średnicy w części górnej. Uniósł go w niebo pocisk międzykontynentalny „Atlas". Na zdjęciu: „Atlas" z „Big Joe" na stanowisku startowym. Foto: CAF



KONFERENCJA OSTIV W PARYŻU

Dnia 19 września br. odleciała samolotem PLL „LOT" do Paryża delegacja Aeroklubu PRL na kolejną konferencję podkomisji OSTIV, zajmującej się ustaleniem norm konstrukcyjnych szybowców klasy standard. Delegatami Aeroklubu PRL na tę konferencję byli inżynierowie: **Julian Bojanowski, Justyn Sandauer** i **Leszek Pituch.**

Paryska konferencja podkomisji OSTIV jest kontynuacją obrad, które prowadzone były w styczniu br. w Wiedniu. Gospodarzem ostatniego posiedzenia, trwającego trzy dni, jest Aeroklub Francji. Zadbał on również o urozmaicenie uczestnikom posiedzenia ich pobytu w Paryżu, organizując wycieczkę na główne lotnisko komunikacyjne Orly, a także do odległego o 50 km na południe od Paryża centrum szybowcowego Ferte-Alais, gdzie wytwórnia lotnicza Breguet zademonstrowała swoje najnowsze konstrukcje szybowcowe.

Mamy nadzieję, że o przebiegu i wynikach konferencji paryskiej będziemy mogli wkrótce zamieścić obszerniejsze relacje jej uczestników.

„333"

DELEGAT APRL JEDZIE NA POSIEDZENIE CIAM

W dniach 23—24 października br. zwołane zostało do Paryża kolejne posiedzenie Międzynarodowej Komisji Modelarstwa Lotniczego FAI (CIAM).

Na wniosek Komisji Modelarskiej Aeroklubu PRL Prezydium postanowiło delegować na to posiedzenie ob. Andrzeja Trzcińskiego, jako przedstawiciela Aeroklubu PRL.

„333"

GORZELAK OMAL NIE REKORDZISTĄ ŚWIATA

Tegoroczny wrzesień płata szybownictwu nie byle jakie figle. 18 września — jak donosiliśmy na innym miejscu — poszły z Leszna dwa przeloty 500-kilometrowe, a dzień wcześniej **Marian Gorzelak** uzyskał we Wrocławiu wynik lepszy od rekordu świata. Wykonał on mianowicie 17.IX.br. na szybowcu „Bocian" przelot na trasie trójkąta 100 km: Wrocław — Rzęczyca — Karsznice Wlkp. — Wrocław, osiągając doskonały wynik w prędkości przelotowej — **94,5 km/h.** Dotychczasowy rekord Amerykanina Ross'a wynosi w tej kategorii szybowców — 87,511 km/h.

Niestety, wyczyn Gorzelaka nie zostanie zatwierdzony jako rekord światowy, ani jako krajowy, gdyż swój lot wykonał on **bez barografu.** Można pilotowi współczuć z tego powodu, ale można też mieć żal o to do niego. Chyba tylko wrzesień — jako miesiąc „nie typowy" dla rodzenia się rekordów szybowcowych — może tu być jakimś usprawiedliwieniem. „333"



Prototyp MD-12 przed pierwszymi lotami.

MD-12 PRZEDSTAWIONY OFICJALNIE

O nowym polskim samolocie transportowym MD-12 słychać coraz częściej. „Skrzydlata Polska" informowała o nim swych Czytelników już niejednokrotnie, dziś zaś możemy dorzucić garść dalszych wiadomości. Po raz pierwszy samolot ukazał się wielotysięcznym rzeszom publiczności na „Stadionie Dziesięciolecia" w dniu 6 września br. Prowadzony z okazji uroczystości dożynkowych przez pilotów doświadczalnych Instytutu Lotnictwa, inż. pil. A. Abłamowicza i pil. A. Wąsowicza samolot przeleciał na małej wysokości nad stadionem, przyciągając uwagę zgromadzonej na nim publiczności.

11 września br. na lotnisku Okęcie w Warszawie samolot MD-12 demonstrowany był przedstawicielom władz oraz zgromadzonej jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki publiczności. Załogę samolotu podczas piątkowego pokazu stanowili, jak poprzednio piloci doświadczalni Instytutu Lotnictwa, inż. pil. A. Abłamowicz i pil. A. Wąsowicz.

Gdy po sprawnym rozruchu silników maszyna wytoczyła się na lotnisko, można było ocenić jej doskonałą zwrotność na ziemi, ułatwioną wobec zastosowania konstrukcji podwozia z przednim kołem.

Po krótkim rozbiegu, wynoszącym około 300—400 m, samolot lekko oderwał się od ziemi wykazując dobre wznoszenie po starcie i osiągając wysokość około 200 m już nad skrajem pola startowego.

Samolot MD-12 przedstawił się następnie zgromadzonym widzom w locie. Jego zwrotność i łatwość z jaką wykonywał ewolucje nad lotniskiem przypominały niemal samolot sportowy i sprawiły głębokie wrażenie na zebranych. Ciasno wykonywane zakręty z dużym przechyleniem (około 45°) i ósemki oraz mała prędkość minimalna świadczą o dobrych własnościach lotnych samolotu, stanowią powód do prawdziwej satysfakcji dla konstruktorów i wykonawców samolotu. Doskonale prezentowała się maszyna, połyskująca srebrem w promieniach słońca, szerokim błękitnym pasem na kadłubie, przelatując na wysokości zaledwie kilkunastu metrów nad głowami zgromadzonych na lotnisku widzów. Pokaz w locie zakończył się nadzwyczaj lekko przeprowadzonym lądowaniem, połączonym z krótkim dobiegiem nie przekraczającym 400—500 m.

Po oblocie załoga złożyła meldunek na lotnisku przedstawicielom władz o gotowości samolotu do podjęcia na nim prób fabrycznych. Wręczenie wiązanek kwiatów i gratulacje składane załodze przez przedstawicieli władz zakończyły uroczystość na lotnisku.

OPIS TECHNICZNY

Przeznaczenie samolotu

Samolot transportowy MD-12 konstrukcji prof. prof. dr. Franciszka Misztala i doc. Leszka Dulęby wykonany został przez Warszawski Ośrodek Konstrukcji Lotniczych przy WSK-Okęcie. Samolot przewidziany jest głównie do wewnętrznego (krajowego) transportu osobowego, towarowego i osobowo-towarowego. Samolot może być także w łatwy sposób przystosowany dla celów sanitarnych lub gospodarczych, jak opylanie lasów, fotogrametria itp.

Duża pojemność zbiorników umożliwia również loty na dłuższych trasach, przy zmniejszonym ładunku użytecznym. Krótki start połączony z dobrym wznoszeniem mają pozwalać samolotowi na korzystanie z niedużych lotnisk o twardej nawierzchni, otoczonych przeszkodami.

Zespół czterech silników zapewnia większe bezpieczeństwo lotu i startu w porównaniu z zespołem dwóch silników (po zatrzymaniu jednego silnika).

Charakterystyka samolotu

Układ: Wolnonośny dolnopłat

Konstrukcja: Całkowicie metalowa

Urządzenie supernośne: Klapy i lotki szczelinowe.

Podwozie: Trzykołowe z kołem przednim, wciągane w locie.

Zespół napędowy:
- Ilość silników — 4.
- Typ silników — WN-3 konstrukcji doc. W. Narkiewicza.
- Chłodzenie — powietrzem.
- Moc startowa — 4 x 340 KM.
- Paliwo — 2 zbiorniki elastyczne, pojemności 950 l.

Wyposażenie: Przyrządy i urządzenia radiowe, umożliwiające lot bez widoczności zewnętrznej. Urządzenia przeciwoblodzeniowe i klimatyzacyjne; toaleta z umywalnią.

Załoga: Dwóch pilotów.

Ładowność: Wersja pasażerska — 20 pasażerów + 250 kG bagażu. Wersja towarowa — 1 650 kG ładunku + 250 kG bagażu.

DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	—	21,3 m
Długość	—	15,8 m
Wysokość	—	5,8 m
Powierzchnia nośna	—	55,0 m²

Ciężary:

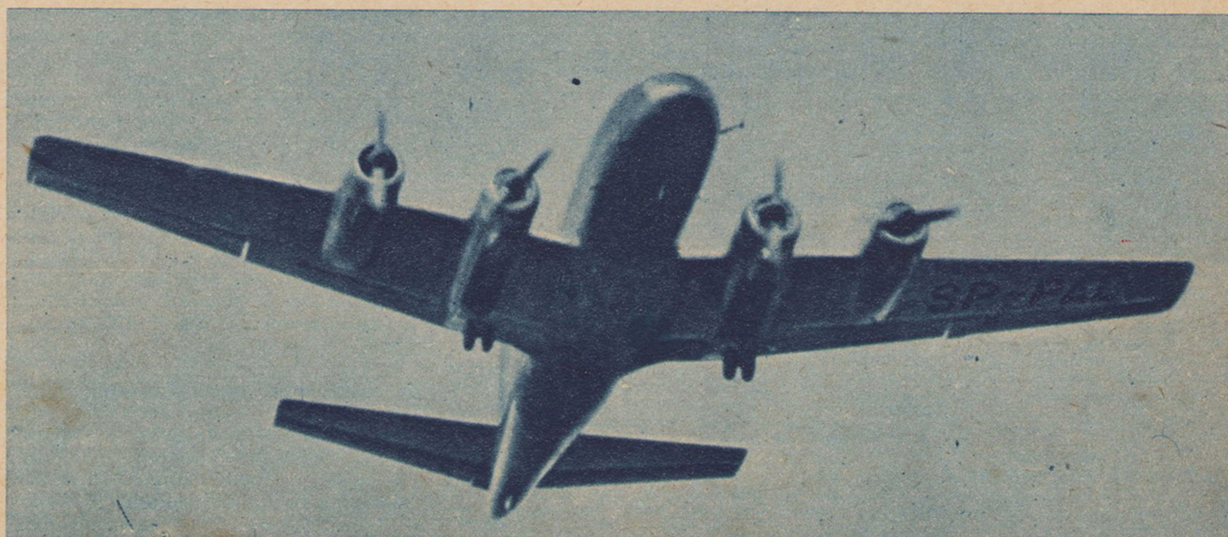
Samolot wyposażony	—	4 950 kG
Ładunek płat. (20 pas. + 250 kG bagażu)	—	1 750 kG
Ciężar całkowity	—	7 500 kG
Obciążenie powierzchni	—	135 kG/m²
Obciążenie mocy	—	5,45 kG/KM

Osiągi (obliczone):

Prędkość przelotowa (na wys. 2 500 m)	—	285 km/h
Prędkość wznoszenia (na wys. 0 m)	—	5 m/sek
Zasięg praktyczny (z rezerwą paliwa na 30 min lotu): z ładunkiem 1 750 kG	—	700 km
z ładunkiem 1 600 kG	—	950 km
Rozbieg na lotnisku trawiastym	—	450 m
Długość startu na przeszkodę 15 m	—	650 m

Po zatrzymaniu jednego silnika można przerwać start i zahamować w odległości 800 m od początku startu lub przejść nad przeszkodą 15 m w odległości 800 m od początku startu.

Samolot komunikacyjny MD-12 w locie pokazowym na uroczystościach dożynkowych w Warszawie. Foto: CAF



CI, CO LATAJĄ NAJDALEJ

WPRAWDZie nie przysłowiowi „starożytni Rzymianie”, ale ich potomkowie Włosi — w zamierzchłych istotnie dla historii samolotu czasach — zastosowali podobno po raz pierwszy tę maszynę do celów wojskowych. Miało to być podczas manewrów w Trypolitanii w 1911 roku, a przezorny generał dowodzący stroną „niebieską”, który wysłał lotnika nad pustynię, uchronił się przed przykrym zaskoczeniem ze strony przeciwnika. Rozpoznanie było więc pierwszym, a przez pewien czas i jedynym — zrzucanie bomb i walki powietrzne rozwinęły się ok. 1915 r. — sposobem użycia samolotu jako środka walki.

Dziś wszystkie floty powietrzne dysponują wydzielonymi formacjami, specjalizującymi się w rozpoznaniu strategicznym i taktycznym. Od posiadania ścisłych, wyczerpujących, a co najważniejsze aktualnych wiadomości o nieprzyjacielu zależy los każdej kampanii. Również i u nas istnieje szereg takich jednostek. Właśnie z jedną z nich chcieliśmy zapoznać naszych Czytelników.

Utworzona ona została przed 10 laty; poprzednio w lotnictwie naszym istniały tylko specjalne klucze rozpoznawcze w ramach poszczególnych pułków.

Używane tu samoloty, to odmiana fabrycznie już przystosowana do tych specjalnych zadań. Samolot ten nie ma wyrzutników bombowych, zamiast nich zabiera kilka wielkich aparatów fotograficznych, pozwalających dokonywać wyraźnych zdjęć z dużej wysokości. Ponieważ kamery ważą mniej niż ładunek bomb, samolot rozpoznawczy może rozwinąć większą prędkość niż bombowiec tego samego typu.

Bliższych informacji udziela nam mjr pilot Tadeusz Antoniecki, pełniący odpowiedzialną funkcję w jednostce. Służy w niej od momentu jej sformowania, poprzednio latał na samolotach bombowych. Mjr Antoniecki jest jednym z weteranów ludowego lotnictwa.

Otóż rozpoznanie z powietrza prowadzi się dziś trzema zasadniczymi metodami: radiolokacyjną, fotograficzną oraz przy pomocy obserwacji wzrokowej. Drogą **radiolokacyjną** otrzymuje się najbardziej ogólne wyniki. Pokładowe urządzenia radarowe pozwalają dostrzec i rozróżnić w zasadzie tylko znaczniejsze obiekty. Specjalny aparat fotograficzny utrwala na taśmie obraz ekranu z interesującymi wywiadowcę obiektami.

Rozpoznanie **fotograficzne** jest znacznie bardziej dokładne. Specjaliści od rozszyfrowywania zdjęć umieją z zagmatwanego na pozór obrazu wyłowić zdumiewającą ilość szczegółów. Oczywiście potrzebują do tego specjalnych ujęć, a więc zdjęć pod pewnym kątem, o bardzo wczesnej lub późnej porze dnia, kiedy cienie ujawniają wiele zamaskowanych obiektów, wreszcie zdjęć stereoskopowych. Aparty umieszczone w odległości kilku metrów od siebie nakierowuje się tak, by objęły dokładnie ten sam wycinek terenu. W specjalnym aparacie otrzymuje się potem jeden tylko obraz, ale za to plastyczny, zdradzający wiele trudno uchwytnych na zwykłym zdjęciu szczegółów.

W warunkach dzisiejszej wojny te godziny, które upływają od czasu powrotu samolotu z zadania, wywołania i skopiowania zdjęć, ich odczytania i zinterpretowania do momentu przekazania wyników dowódcy — oznaczają poważną stratę czasu. Dlatego też w czasie każdego lotu załoga prowadzi systematyczną **obserwację** wzrokową ziemi, przekazując na bieżąco przez radio swe najważniejsze spostrzeżenia. Na szczeblu taktycznym obserwacja wzrokowa jest jednym z zasadniczych środków rozpoznania. Wymaga ona ogromnie szybkiej orientacji i wprawnego, wyszkolonego oka. Dlatego też dowództwo jednostki wykorzystuje wszelkie ćwiczenia naziemnych związków taktycznych do systematycznego wprawiania swych pilotów w arkana skutecznej obserwacji pola walki.

Jak wywnioskowałem, szkolenie w jednostce musi być chyba bardziej intensywne, niż w pułkach myśliwskich i bombowych. Jedynie bowiem w rozpoznaniu samoloty działają nie w mniejszych czy większych szykach, a pojedynczo. W ciągu długich godzin lotu na rozpoznanie załoga zdana jest tylko na własne siły; od jej umiejętności, zgrania, inteligencji i zdecydowania zależy z jednej strony wykonanie zadania, z drugiej zaś, co jest jeszcze ważniejsze, przywiezienie zdobytych informacji do bazy.

Cechą dobrego rozpoznania jest to, że musi być ono prowadzone stale, załogi przygotowują się zatem do wykonywania zadań we wszelkich warunkach atmosferycznych i to zarówno w dzień jak i w nocy. Oto na przykład: zachmurzenie prawie całkowite, gdzieniegdzie wiatr rozwiewa powłokę chmur, tworząc niewielkie okienka pozwalające na wykonanie zdjęcia. Trzeba teraz tak ocenić prędkość i kierunek wiatru, tak zorientować się w terenie, wreszcie tak zgrać z tym wszystkie manewry samolotu, by na te kilka sekund znalazł się on nad celem dokładnie w momencie, gdy jest on widoczny. I to często w warunkach przeciwlotniczej nieprzyjaciela.

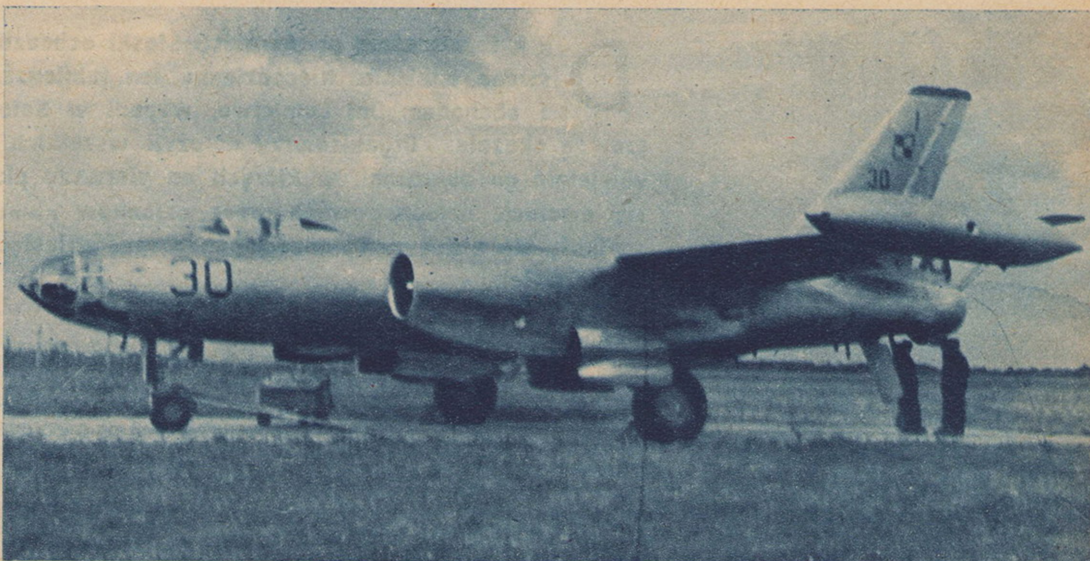
Rozmowę przerywa ryk zapuszczanego silnika. Na ćwiczebny lot startuje właśnie jedna z czołowych załóg: kpt. pil. Celestyn Cudny, nawigator por Henryk Stempkowski i strzelec-radiotelegrafista sierż. Stanisław Jackiewicz.

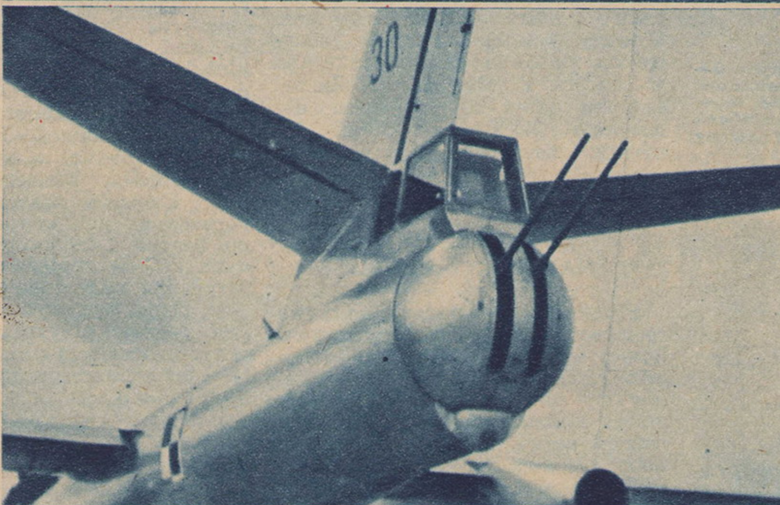
Kpt. Cudny — to jedna z nielicznych już w naszym lotnictwie postaci, spajających okres przedwojenny z czasami dzisiejszymi. Jego kariera lotnicza, to rzeczywiście barwny kalejdoskop. Jako 17-letni chłopak wstępuje w 1938 r. do Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Krośnie. W 1939 r. lata już, ale w kampanii wrześniowej nie udaje mu się dorwać do maszyny: przez 2 tygodnie uczniowie szkoły maszerują przez Polskę, porwani chaosem ewakuacji i odwrotu. W 1944 roku Cudny wstępuje do wojska, początkowo do piechoty, później skierowany zostaje do OSL.

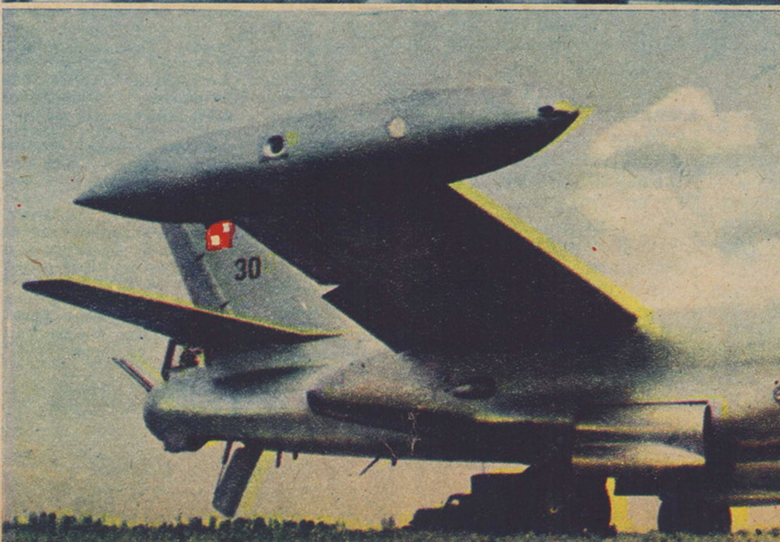
RWD i PWS, Ut-2, Po-2, Pe-2, Jak-12, odrzutowce... Ileż typów samolotów opanował już ten niewysoki, szczupły, rzekłoby się, niepozorny (przepraszam, kapitanie) oficer.

Schodzimy z lotniska, zwiedzamy koszary żołnierskie, nowoczesne budynki, przestronne sale z obrazkami na ścianach, kolorowymi zasłonkami w oknach, telewizorami w świetlicach... Ostatnie rozmowy z dowództwem jednostki, z których dowiadujemy się jeszcze jednego szczegółu: otóż jednostka współpracuje z Polską Akademią Nauk. Wprawdzie nie bezpośrednio, ale w roku bieżącym pomogła grupie archeologów prowadzących badania. Wykonane z powietrza zdjęcia z jednej strony uchroniły uczonych od części żmudnych poszukiwań naziemnych, z drugiej zaś pozwoliły odnaleźć szereg interesujących obiektów. Cóż, wojsko nie tylko z ludem, ale i z naukowcami...

RAJMUND SZUBAŃSKI









U góry: Dwusilnikowy samolot odrzutowy Ił-28 z dodatkowymi zbiornikami paliwa na końcach skrzydeł. Z lewej: Tylne stanowisko ogniowe, umieszczone na końcu ogona pod statecznikami. Niżej z lewej: Załoga zajęła już miejsca, samolot gotów do startu. Niżej: Kpt. pil. Celestyn Cudny, jeden z najbardziej doświadczonych lotników jednostki.

Foto: J. Płatek (4)

XXX-LECIE AEROKLUBU ŚLĄSKIEGO



DNIA 13 września br. Aeroklub Śląski obchodził XXX-lecie swego istnienia. Niecodzienny ten jubileusz, połączony z obchodem Dni Lotnictwa, wypadł w Katowicach naprawdę okazale. Organizatorzy dołożyli wszelkich starań, aby uświetnić go pokazami, w których na pierwszy plan wybijały się ewolucje demonstrowane przez członków klubu i one też spotkały się z dużym aplauzem ponad sześćdziesięciotysięcznej publiczności.



Powyżej: Spadochroniarka Krystyna Gabor wręcza kwiaty przedstawicielowi Wojsk Lotniczych. Pierwszy od lewej prezes AŚl Michniewski. Poniżej: W dok na port lotniczy aeroklubu od strony lotniska.



Tydzień wcześniej, w ramach XXX-lecia i Dni Lotnictwa, kierownictwo, aeroklubu przeprowadziło spotkanie członków aeroklubu i sympatyków lotnictwa w hangarze na lotnisku. Następnego dnia odbyły się Zawody Modeli Latających o memoriał Żwirki i Wigury. W sobotę, dnia 12 września, o godz. 3.30 rano wystartował z boiska Klubu Sportowego „Baildon" balon wolny „Katowice", który pilotował mgr inż. Walenty Nowacki. Ponadto załogę balonu stanowili członkowie klubu w osobach F. Musioła i J. Zycha. Lot ten odbył się oczywiście dla uczczenia XXX-lecia klubu. Po przeszło dziewięciogodzinnym locie załoga szczęśliwie wylądowała w Szczawnicy przelatując około 140 km.

NARODZINY KLUBU

Pionierami śląskiego lotnictwa sportowego byli zdemobilizowani lotnicy wojskowi. Dnia 19 października 1927 roku powstał Klub Pilotów (mjr pil. Sznowski — pierwszy prezes klubu), który w 1930 roku zmienił nazwę na Śląski Klub Lotniczy, z siedzibą w Katowicach. Klub szukający szerszego oparcia w społeczeństwie powołał do życia Radę Klubu, do której weszli wybitni przedstawiciele społeczeństwa śląskiego. Dnia 23 września 1931 roku nastąpiło powołanie do życia Aeroklubu Śląskiego — przez połączenie Kolejowej Kadry Sportowej i Śląskiego Klubu Żaglowego ze Śląskim Klubem Lotniczym. Pierwszym prezesem AŚl został inż. Niebieszczański. Aeroklub posiadał wtedy 8 samolotów, rozpoczął budowę hangaru, otrzymał od LOPP prawo użytkowania lotniska i warsztatów, zaczął przeszkalać pilotów rezerwy i brać udział w zawodach krajowych.

W swej pracy aeroklub oparł się na szerokiej bazie ludu śląskiego, głównie kolejarzy. W 1932 roku członek AŚl Leonard Satel zdobył I miejsce w Locie Południowo-Zachodniej Polski. Do końca 1932 roku Aeroklub posiadał około 800 członków.

Tyle o narodzinach Aeroklubu Śląskiego. Dalszą opowieść o pracy, osiągnięciach i radośniejszych chwilach lotników śląskich można by snuć do dnia dzisiejszego, bo klub katowicki ma swoje bogate tradycje, wychował dziesiątki wspaniałych pilotów, zapisał się złotymi zgłoskami w historii lotnictwa polskiego w ogóle, a sportowego w szczególności. Niestety, brak miejsca i charakter naszego pisma nie pozwala na publikowanie obszernego zarysu działalności poszczególnych klubów regionalnych, w tym przypadku także i śląskiego. Zarząd AŚl projektuje wydanie w pierwszej połowie przyszłego roku broszury zawierającej dzieje klubu, dlatego też zainteresowanych odsyłamy do tej publikacji.

Na marginesie warto dodać, że Aeroklub Śląski po wojnie powstał z niczego i przez ostatnie piętnaście lat przechodził różne koleje. Były więc lata tłuste i chude. Rok 1956 zapoczątkował nowy okres w pracy, obudził z letargu drzemiące do tej pory zdrowe, pełne entuzjazmu siły. Natomiast rok 1959 stanie się na pewno nieodwracalnym zwrotem w pracy szkoleniowej i propagandowej. Wstępne obliczenia potwierdzają to w sposób jak najbardziej oczywisty.

Sprężyną tej pracy są jednak ludzie zawsze ofiarni, bezinteresowni, wielcy entuzjaści latania. Piloci i mechanicy, spadochroniarze i modelarze, pracownicy etatowi i społeczni wraz z całym zarządem — przy poparciu rad narodowych, władz politycznych i wojskowych jak i całego społeczeństwa śląskiego — rozbudowują swój klub i krzewią ideę lotnictwa w centrum przemysłowym naszego kraju. Czy trzeba wymieniać ich nazwiska? Nie. Bo należałoby wymienić niemal wszystkich. Niech więc aeroklub rośnie z każdym rokiem dzięki harmonijnej i zespołowej pracy, bez antagonizmów i wolą wszystkich jego członków.

DOROBEK LATANIA

Już od wczesnych godzin rannych, dnia 13 września, mieszkańcy Katowic i okolic podążali w stronę lotniska sportowego. Ogólne zainteresowanie budziła zapowiedź pokazów z okazji „Dni Lotnictwa" i „XXX-lecia Aeroklubu Śląskiego".

Mistrz Sportu Edward Makula, wychowanek Aeroklubu Śląskiego (obecnie wiceprezes AŚl), zalicza się do najwybitniejszych szybowników świata. Reprezentował on AŚl na wielu zawodach i mistrzostwach tak krajowych jak i zagranicznych. Ustanowił szereg rekordów szybowcowych. Za wybitne osiągnięcia w szybownictwie został odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi. Posiada Medal Tańskiego za rok 1957.



Lotnisko i port lotniczy aeroklubu udekorowano flagami, transparentami, emblematami państwowymi i lotniczymi. Zainstalowano głośniki.

O godzinie 13.45 miejsca na trybunie honorowej zajęli przedstawiciele rządu, partii, wojska, Aeroklubu PRL i zakładów przemysłowych. Przybywają zaproszeni goście, jest w komplecie zarząd AŚl.

Po przemówieniu prezesa Aeroklubu Śląskiego Stanisława Michniewskiego, który omówił w sposób krótki i plastyczny 30 lat pracy śląskich lotników sportowych, punktualnie o godzinie 14.00 spadochroniarka Krystyna Gabor swym 145 skokiem z samolotu rozpoczęła pokazy lotnicze. Z kolei nastąpił efektowny wyścig szybowca „Mucha-100" (pil. Leszek Mirecki). za samolotem CSS-13. (pil. Antoni Kozłowski)). Akrobację podstawową na samolocie wykonał pil. Sławomir Kwiatkowski, po czym pokazano start szybowców „ABC" i „Mucha-100" za wyciągarką. W dalszym ciągu piękną akrobację na szybowcu „Jastrząb" zademonstrował wielotysięcznym żądnym emocji tłumom pil. Edward Makula, jeden z najwybitniejszych szybowników świata. Również bardzo efektowną akrobację, ale tym razem na samolocie Jak-18, wykonał pil. Jerzy Peszke, a na samolocie Zlin-26 pil. Jan Kozłowski.

Pojedynek w strącaniu baloników wygrał pil. Jan Kozłowski z Jerzym Rawiczem (5:3). Spadochroniarz Stefan Słomiany swym skokiem na opóźnienie 20 sekund wywołał liczne brawa i niekłamany entuzjazm. Akrobacją trzech szybowców (Tadeusz Bułat, Alojzy Hajnisz i Jan Szade) popisami modeli latających i przylotem samolotu sanitarnego z chorym (pil. Jan Kalfas) zakończono program lotnictwa sportowego.

Lotnicy wojskowi pokazali na swych samolotach odrzutowych ciekawy popis. Oficer Henryk Wicik na „Jaku-11", a oficer Mirosław Kapciuch na samolocie odrzutowym zademonstrował ewolucje w bardzo ładnym wydaniu. Po przelocie czterech „Migów" w szyku romb zaskoczyła zebranych trójka myśliwskich samolotów odrzutowych z dopalaczami. Potworny ryk silników i widok srebrnych maszyn, które przemknęły jak błyskawica, wywołał falę entuzjazmu i żywe poruszenie wśród widzów. Za chwilę publiczność doznała nowych wrażeń. Na wysokości około 6 000 m oficer Władysław Jędrych przekroczył barierę dźwięku. Przelotowi tego samolotu towarzyszył ogłuszający huk i długi szmer uznania trochę jakby wystraszonego tłumu.

Mimo dość skromnych możliwości, jakie mieli do dyspozycji organizatorzy, pokazy wypadły dobrze.

ROZMAWIAMY Z PREZESEM

Bardzo lubianym i cenionym prezesem Aeroklubu Śląskiego jest Stanisław Michniewski, przysięgły entuzjasta latania, niestrudzony organizator lotnictwa sportowego na Śląsku.

— Jak ocenia Pan działalność Aeroklubu Śląskiego w trzydziestoleciu?

— W tym okresie były blaski i cienie. Do blasków należy zaliczyć lata przedwojenne, ponieważ większość pilotów wyszkolonych do roku trzydziestego dziewiątego wykazała na wszystkich frontach świata wielką ofiarność i wspaniałą postawę żołnierzy prestworzy. Okres wojny był koszmarny. Odzyskanie niepodległości stało się początkiem odbudowy i rozbudowy aeroklubu. Dzisiaj z dumą możemy powiedzieć, że nasi lotnicy piętnastolecia poszli w ślady polskich sław lotnictwa sportowego. Tacy piloci jak Edward Makula, Anna Franke, Stanisław Skrzydlewski, Zbigniew Rawicz, Maksymiliana Czmielówna i Zbigniew Kirakowski — to nasi wychowankowie, którzy imię Polski i Aeroklubu Śląskiego rozsławili na cały świat. Z ich osiągnięć jak i wielu innych członków klubu jesteśmy bardzo dumni.

— A działalność w ostatnich latach?

— Nie zawsze była ona najlepsza. Mogę jednak z całą satysfakcją stwierdzić, że na przełomie trzydziestoletniej działalności uzyskaliśmy naprawdę wiele pięknych wyników w szkoleniu pilotów samolotowych i szybowcowych, spadochroniarzy i modelarzy. Szczególnie tegoroczne zadania planowe mamy wykonane obecnie w takiej wysokości, iż przekraczają one plany z lat ubiegłych.

— Co możemy usłyszeć o najbliższych zamierzeniach aeroklubu?

— Po prostu chcielibyśmy się znaleźć w czołówce aeroklubów regionalnych i to pod każdym względem.

TOASTY, TOASTY, TOASTY...

Wieczorem o godzinie 20 w kawiarni „Europa" zarząd Aeroklubu Śląskiego zorganizował spotkanie towarzyskie, na które przybyli między innymi: wiceminister Górnictwa i Energetyki mgr inż. Karol Fabris, sekretarz generalny Aeroklubu PRL Tadeusz Rejniak, I sekretarz KM PZPR Tadeusz Raczyński, przewodniczący PMRN Katowic inż. Bilnik, nestor lotnictwa polskiego Michał Scipio del Campo, literatka Maria Wardasówna, dyrektor Huty „Kościuszko" mgr inż. Stanisław Szafrański oraz wielu przedstawicieli władz państwowych, partyjnych, wojskowych i lotniczych. Ponadto przybyli czołowi piloci sportowi, instruktorzy aeroklubu, spadochroniarze jak również piloci wojskowi.

Swoją obecnością zaszczycili spotkanie seniorzy aeroklubu: Edward Sopora, Władysław Wojnar, Franciszek Czekała, Alfred Kasprowski, Jan Gawron, Józef Rudzok, Franciszek Walkarz, Bohdan Litwiński, Wiktor Peszke, Paweł Pawlika i Jan Kaleta.

Po przywitaniu zebranych i wstępnym zagajeniu, prezes Michniewski wręczył przyznane przez zarząd dyplomy uznania i pamiątkowe plakietki tym osobom, które przyczyniły się do rozwoju klubu.

Przemawiało wiele osób, wznoszono bez końca toasty za pomyślność Aeroklubu Śląskiego, Aeroklubu PRL, pilotów, spadochroniarzy, modelarzy, mechaników lotniczych, za pomyślność wojsk lotniczych i społeczeństwa Śląska.

Aeroklub Śląski ma doskonałe warunki rozwoju dla swej działalności, szerokie i mocne oparcie w społeczeństwie, którego ambicją jest by każda dziedzina życia na Śląsku stała na jak najwyższym poziomie, by zamierzenia o znaczeniu państwowym znalazły na jego terenie jak najlepsze formy wykonania.

Spotkanie towarzyskie upłynęło w bardzo przyjaznej atmosferze, nacechowanej duchem i entuzjazmem lotniczym. Takiej żarliwości do lotnictwa należy życzyć innym aeroklubom.

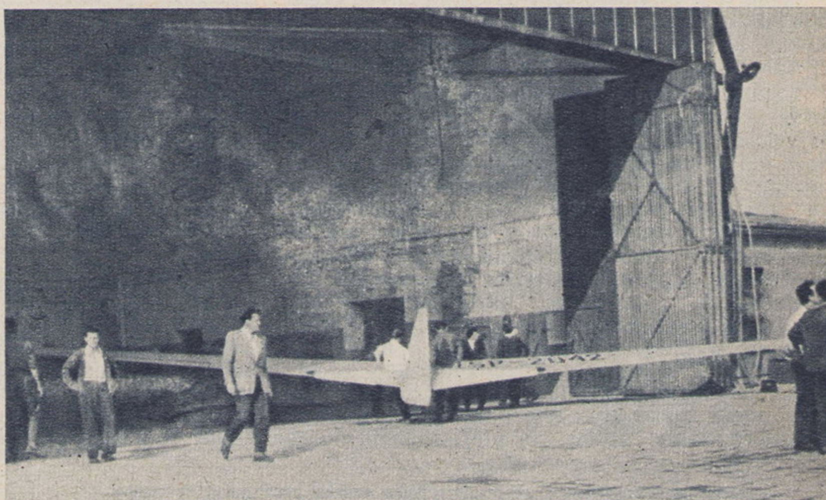
My ze swej strony — w imieniu Czytelników i całego zespołu redakcyjnego — składamy wszystkim lotnikom Aeroklubu Śląskiego jak najlepsze życzenia oraz wznosimy swój krótki toast:

— Sto lat.

TADEUSZ MALINOWSKI



Grupa pilotów ASl, która brała udział w pokazach lotniczych dnia 13 IX. br.



Powyżej: Dzień powszedni przed hangarem Aeroklubu Śląskiego. Poniżej, „Hanriot" nad Katowicami. Zdjęcie pochodzi z 1930 roku.
Foto: B. Koszewski (1), T. Malinowski (4), Z. Dubicki (1), A. Mroczek (1)



POKAZ W HELSINKACH

Inż. RYSZARD WITKOWSKI

Korespondencja własna

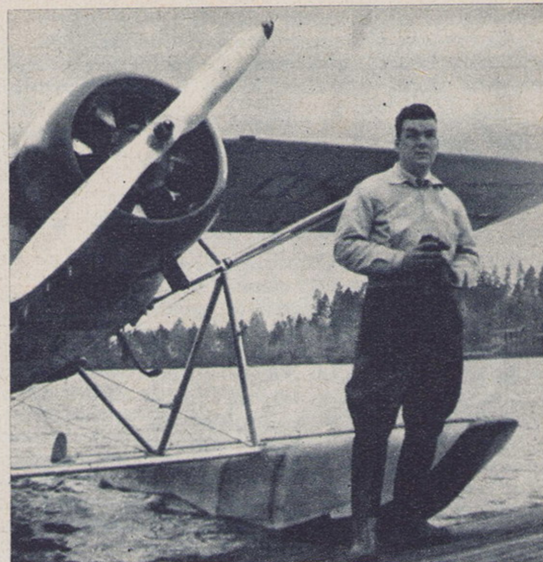
W południe 7 sierpnia jedziemy „Pobiedą" prezesa aeroklubu w Lahti p. Oswalda Stanleya do Helsinek. W dniu tym na lotnisku Sentula, będącym główną bazą linii lotniczych, zapowiedziany jest pokaz fińskiego lotnictwa wojskowego. Wiemy, że nie będzie to pokaz taki jak w czasie Salonu Lotniczego w Paryżu czy też w czasie naszego Święta Lotnictwa, bo i wojskowe lotnictwo Finlandii nie jest zbyt potężne i pokaz przeznaczony jest wyłącznie dla wąskiego kręgu polityków Finlandii — jednak perspektywa zobaczenia „Magistrów" i „Gnatów" skłania nas do pośpiechu. Pokaz rozpocząć ma się punktualnie o godz. 14.45. Mkniemy więc świetną szosą łączącą Lahti z Helsinkami przez najbardziej nietypową chyba część Finlandii, bo pozbawioną niemal zupełnie jezior. Około 25 km przed Helsinkami zjeżdżamy na boczną drogę prowadzącą prosto do Sentula.

Lotnisko Helsinki-Sentula ma dwa betonowe pasy startowe, z których eksploatowany jest w tej chwili jeden o długości około 2 km. Ponieważ już w przyszłym roku na lotnisku tym bazowane będą pasażerskie odrzutowce „Caravelle", pas jest obecnie przedłużany o około 500 m. Port lotniczy jest w budowie. Na razie w znacznej części zabudowań przypomina nieco Warszawę-Okęcie; odprawa pasażerów krajowych i zagranicznych, poczekalnie, restauracja, składy bagażu, pomieszczenia załóg — wszystko to znajduje się w drewnianych parterowych barakach. Tylko niektóre oddziały portu lotniczego dysponują budynkami stałymi, m. in. kontrola ruchu, radiostacje, radar itp. Wieża radarowa pracuje niezmordowanie. Antena na niej wygląda nieco inaczej niż w Warszawie — jest mała, o obrysie prostokątnym i obraca się bardzo szybko (1 obr/2 sek). Na południowym krańcu lotniska stoi wielki hangar remontowy.

Pozostawiamy „Pobiedę" na parkingu przed portem (oczywiście niezamkniętą, jedynym zabezpieczeniem jest zabranie kluczyków od stacyjki) i wędrujemy na szczyt skalnego wzniesienia obok hangaru, skąd roztacza się doskonały widok na całe lotnisko. Jest tu już kilkadziesiąt osób spośród personelu technicznego lotniska i większa grupka młodocianych widzów w spodniach typu „farmer". Jest punktualnie godzina 14.45 i wiemy, że pokazy rozpoczną się lada moment, bo w Finlandii punktualność jest cechą narodową. Rzeczywiście, w tej samej chwili od grupy samolotów ustawionej ok. 1 000 m od nas odrywa się szkolny SAAB-91 B „Safir" i kołuje na pas. Za chwilę startuje i stromo wznosi się w górę.

Jak już wspomniano, pokaz nie ma charakteru publicznego. W zasadzie jedynymi jego widzami są przedstawiciele parlamentu Finlandii, którym władze wojskowe demonstrują posiadany sprzęt dla uzyskania zgody na zakup większych jego ilości. My jesteśmy niejako widzami „na gapę".

„Safir" ostro nabiera wysokości, wykonuje następnie korkociąg, pętlę połączoną z beczką w górnym punkcie (bardzo efektowne!), beczki sterowane, przewroty i przelot na prędkości maksymalnej i minimalnej. Jeszcze „Safir" nie skończył swego pokazu, gdy z charakterystycznym gwizdem startuje Fouga CM-170 R „Magister". Znany ten samolot odrzutowy jest w Finlandii podstawowym sprzętem dla treningu pilotów wojskowych. „Magister" wykonuje zwykły program akrobacji, z którego jedynie niezwykle zwolniona beczka sterowana wykonana na małej wysokości zasługuje na wyróżnienie.



Prezes aeroklubu w Lahti p. Oswald Stanley.

Po „Magistrze" demonstruje swe właściwości miniaturowy myśliwiec Folland FO-141 „Gnat", stanowiący trzon lotnictwa myśliwskiego. Ten maleńki samolocik, ważący zaledwie 3 720 kG i mający rozpiętość skrzydeł 6,75 m, jest chyba jedną z najbardziej udanych konstrukcji lotniczych ostatnich lat. Napędzany silnikiem Bristol „Orpheus" o ciągu statycznym 2200 kG rozwija prędkość max. 1 160 km/h. Pułap jego wynosi 17 400 m, a prędkość wznoszenia przy ziemi 61 m/sek. Uzbrojony jest w dwa działka 30 mm, dwie bomby po 227 kG i dwanaście rakiet kalibru 75 mm.



Hangar remontowy „Finnair". Wzniesiony jest na litej skale.



Wnętrze hangaru remontowego. Sprzęt fińskich linii lotniczych składa się z Dakot DC-3 i Convairów-340.

Konferencja nauk lotniczych w Augustowie

W dniach od 7 do 12 września bieżącego roku w Augustowie odbyła się konferencja naukowa, mająca ścisły związek z lotnictwem. Tematem obrad były zagadnienia aerodynamiki prędkości poddźwiękowych, okołodźwiękowych i naddźwiękowych, dynamiki gazów, aerodynamiki molekularnej, aerosprężystości oraz filtracji. Konferencja była zorganizowana przez Zakład Mechaniki Cieczy i Gazów kierowany przez prof. dra J. Bondera. Zakład ten wchodzi w skład Instytutu Podstawowych Problemów Techniki Polskiej Akademii Nauk.

Tegoroczna konferencja jest już czwartą z kolei. Pierwsza i druga odbyły się kolejno w latach 1954 i 1955 w Międzyzdrojach, trzecia w roku 1957 była zorganizowana w Krynicy. Porównując poszczególne spotkania łatwo jest stwierdzić wyraźny postęp zarówno w ilości jak i jakości referatów, we frekwencji uczestników, zarówno krajowych jak i zagranicznych.

Na konferencji w Augustowie reprezentowane były krajowe ośrodki naukowe, a także wzięli udział liczni naukowcy z Anglii, Francji, Stanów Zjednoczonych oraz Związku Radzieckiego. I tak Francję reprezentowali prof. E. A. Brun oraz prof. P. Germain, Anglię prof. J. L. Stollery oraz prof. Squire, Związek Radziecki prof. prof. Moisiejew, Staniukowicz, Dorodnicyn oraz Smirnow, USA — prof. prof. R. F. Probstein, F. S. Sherman oraz dr Gross. Z naszej strony udział wzięli prof. prof. Bonder, Bukowski, Fiszdon, Janik, Łunc, Litwiniszyn, Naleszkiewicz Walden, Wysocki oraz szereg innych pracowników nauki. Goście zagraniczni wygłosili łącznie 15 referatów, krajowych prac było 22, z tego 16 zostało przygotowanych przez naszych młodszych naukowców.

Tematyka przedstawionych prac dotyczyła zagadnień fal uderzeniowych w zakresie prędkości transsonicznych, supersonicznych oraz hypersonicznych, w gazach rozrzedzonych, także w aspekcie magnetohydrodynamiki; omówiony był tunel hypersoniczny z ruchomym tłokiem. Analizowane były przepływy w kanałach, przy czym omawiany był wpływ narastającej warstwy przyściennej. Jeden z referatów omawiał wyniki doświadczalnego badania przejścia w przepływie naddźwiękowym. Analizowane były warunki chłodzenia powierzchni sztucznych satelitów. Z dziedziny rakiet przdstawiona była praca dotycząca drgań rakiety w przepływie naddźwiękowym, drgania powłok oraz programowanie ciągu rakiet wielostopniowych. Referowane własności profili z klapą nadmuchiwaną oraz z klapą strumieniową oraz przedstawiono pewne osobliwości tworzenia się wirów na płatach skośnych. Kilka referatów dotyczyło zagadnień filtracji. Wiele miejsca poświęcono problemom matematycznym — omówiono możliwości zastosowania rachunku wariacyjnego, metod numerycznych oraz podano pewne metody rozwiązywania równań różniczkowych nieliniowych.

Prace gości zagranicznych odznaczały się wysokim poziomem i dotyczyły zagadnień najnowszych, pozwoliło to zwłaszcza naszym młodszym naukowcom na zbliżenie się do ośrodków nauki przodujących na świecie. Tegoroczna konferencja zgromadziła wybitnych przedstawicieli nauki zarówno ze Związku Radzieckiego jak i z państw kapitalistycznych. Obrady toczyły się w atmosferze współpracy i koleżeństwa, co pozwoliło na nawiązanie swobodnych kontaktów i wzajemne poznanie. Naukowcy zagraniczni z uznaniem wyrażali się o naszym dorobku, a zwłaszcza o osiągnięciach naszej młodzieży.

Zwrócono też uwagę na konieczność pewnej równowagi pomiędzy pracami czysto teoretycznymi, a badaniami doświadczalnymi. Objawem bardzo korzystnym jest rozwijająca się akcja wymiany zagranicznej, która pozwala na bezpośrednie zapoznanie się i pogłębianie swych wiadomości w zagranicznych ośrodkach naukowych.

Miejsce konferencji było bardzo dobrze wybrane, zapewniało uczestnikom spokój i oderwanie od codziennych obowiązków. Poza częścią oficjalną odbyły się wycieczki po puszczy augustowskiej oraz po jeziorach i kanale. Podczas pożegnalnej kolacji goście zagraniczni bardzo pochlebnie wyrażali się o dobrej organizacji konferencji, o gościnności gospodarzy oraz o malowniczości zwiedzanej okolicy.

Konferencja spełniła nadzieje organizatorów, nawiązane zostały cenne kontakty, wymieniono wiele doświadczeń, przedstawiono rozwiązania szeregu interesujących zagadnień z nowoczesnej aerodynamiki. Zakład Mechaniki Cieczy i Gazów przewiduje zwołanie następnej konferencji za dwa lata.

Czytelników interesujących się dokładniej przedstawionymi pracami odsyłamy do fachowych wydawnictw Polskiej Akademii Nauk — „Archiwum Mechaniki Stosowanej", „Archiwum Budowy Maszyn" oraz „Rozpraw Inżynierskich PAN", w których to czasopismach będą publikowane poszczególne referaty. (L)

Z zainteresowaniem przyglądamy się krótkiemu startowi „Gnata". Maszyna bardzo szybko rozpędza się nad pasem i... nagle półpętlą rwie w górę, wykonując zawrót od poziomu lotniska. Numer ten zapiera nam trochę dech w piersiach. To jednak co „Gnat" wyprawia na niebie zaraz potem stanowi udowodnienie, że możliwości jego są większe niż się na pierwszy rzut oka można spodziewać. Zwrotność, prędkość wznoszenia — wszystko to jest na najwyższym poziomie. Pokaz swój kończy „Gnat" przekroczeniem w locie nurkowym prędkości dźwięku i ląduje wyrzucając na dobiegu spadochron hamujący.

Korzystając z odjazdu oficjalnych limuzyn udajemy się na teren postoju samolotów uczestniczących w pokazach, by obejrzeć je z bliska. Zastajemy tam dwa „Gnaty", dwa „Safiry", trzy „Magistry" i jednego „Beavera" na pływakach z wciąganym do tych pływaków podwoziem. Wszystkie samoloty noszą znaki wojskowego lotnictwa Finlandii — białe i niebieskie koncentryczne koła, które po wojnie zastąpiły stary znak niebieskiej swastyki.

Po obejrzeniu samolotów, wśród których oczywiście najbardziej zainteresował nas karzeł — „Gnat", korzystamy z uprzejmego zaproszenia kierownictwa lotniska i zwiedzamy budynek kontroli ruchu. Personel ziemny porozumiewa się z samolotami w dwóch językach: z fińskimi — po fińsku, z obcymi — po angielsku. Cały budynek posiada pocztę pneumatyczną łączącą wszystkie sale. Bardzo obszerna jest wieża kontroli. Widać, że zbudowana została „na wyrost" dla pomieszczenia aparatury potrzebnej do obsługi ruchu pasażerskich samolotów odrzutowych.

Z lotniska Sentula pędzimy wśród lasów na drugie lotnisko stolicy Finlandii, tym razem sportowe — Malmi. Jest to stare lotnisko komunikacyjne, wyposażone w piękny budynek portowy i wielki hangar. Oba te budynki dziwnie nie pasują do maleńkiego (wg dzisiejszych pojęć) lotniska.

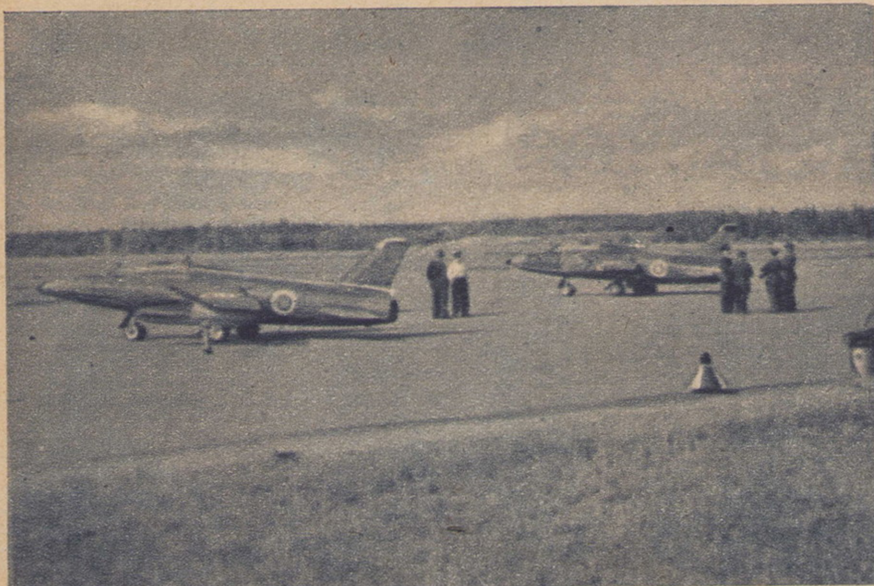
W hangarze zastajemy cały wachlarz typów samolotów z różnych stron świata. Nie dziwimy się. Tu na tym lotnisku bazowane są samoloty nie tylko aeroklubu Helsinek ale i wiele samolotów, które są własnością firm i osób prywatnych. Cały kąt hangaru zajmuje flota czterech Cessna-195 pomalowanych na kolor jaskrawo pomarańczowy, a należących do firmy Lentohuolto Oy. Tuż obok przycupnął śliczny (prywatny) „Ericupe", a nieco dalej stoją „Safir", Cessna-140, Piper „Cub" i inne. Wiele maszyn widać zdemontowanych i uszkodzonych. Nie one jednak przyciągają naszą uwagę. Dostrzegamy bowiem samolot, który dla Finów jest jedną z najdroższych pamiątek i symbolem ich lotniczych tradycji. To kryty falistą blachą Junkers „Junior" OH-ABB, na którym pilot Wäinö Bremer dokonał rajdu dookoła świata. Usterzenie samolotu upstrzone jest nazwami miast, które odwiedził i datami. Ilość napisów jest imponująca. Z usterzenia tchnie egzotyka. Szukamy oczywiście nazw polskich i znajdujemy „5.6.31 — Warszawa". Ostatni lot datowany jest „3.6.50" — odbył się on do Stuttgartu.

W przeciwległym krańcu wielkiego hangaru stoją szybowce. To nasze konstrukcje „Bocian" i „Jaskółka". Obok nich dwa maleńkie samolociki. Jeden z nich to jednomiejscowy sportowy PIK-11, a drugi to słynny HK-1, na którym w 1958 r. konstruktor-pilot inż. Juhani Heinonen ustanowił niepobity do dziś międzynarodowy rekord odległości przelotu w klasie samolotów do 500 kG. Startując z Madrytu pilot przeleciał do Turku (w płd.-zachodniej Finlandii), pokonując w ciągu 17 godz i 1 minuty odległość 2 844 km. Warto podać, że napędzany 65-konnym silnikiem Walter „Mikron" samolocik zużył na cały ten przelot zaledwie 189 litrów benzyny (w chwili startu było na pokładzie 200 litrów, w chwili lądowania — 11 litrów).

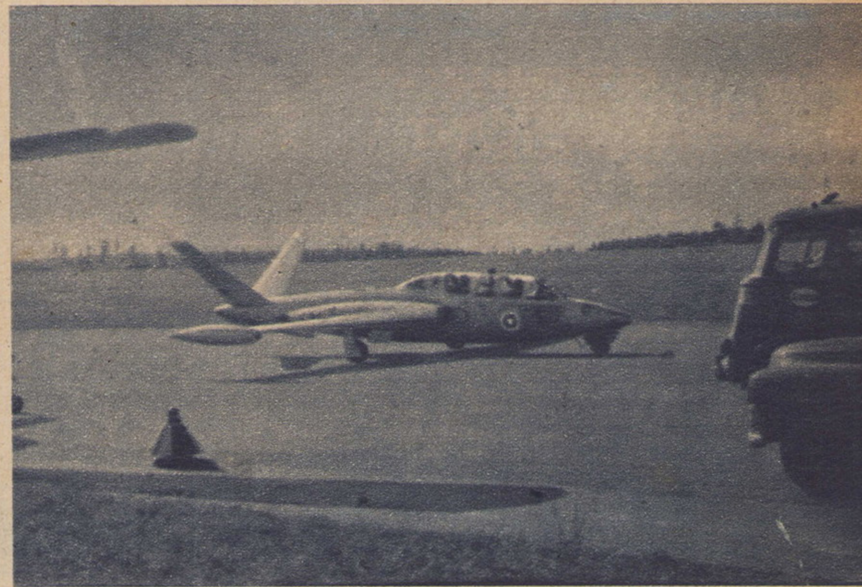
Zbliża się wieczór. Wykonujemy jeszcze gościnny lot pasażerski na Cessnie-195 nad Helsinkami i wkrótce potem „Pobieda" rusza w stronę Lahti. Po półtorej godzinie jazdy pokazują się na horyzoncie dwie charakterystyczne wieże radiostacji lahteńskiej. Wyprawa do lotniczych Helsinek skończona.



Młodociani „farmerowcy" z wielką uwagą śledzili pokazy.



Myśliwskie „Gnaty". Z bliska wyglądają jak zabawki, są jednak groźną bronią.



Fouga „Magister" koluje po demonstracji na miejsce postoju.

SAMOLOTY POLSKICH LINII LOTNICZYCH „LOT"

Poniżej zamieszczamy opisy trzech samolotów używanych przed laty przez Polskie Linie Lotnicze „LOT", a mianowicie: Siebel-7 (Si-204D), Cessna U-87 „Bobcat" oraz Ił-12. Opisy te zostały przeoczone w artykule pod tytułem: Samoloty PLL „LOT", który ukazał się w „Skrzydlatej Polsce" w numerze 38 z bieżącego roku. Prosimy więc o wklejenie poniższych tekstów na ich właściwe miejsca w wymienionym numerze. Dziękujemy.

SIEBEL-7 (Si-204D)

Rok wprowadzenia — 1947. Konstrukcja metalowa. 7 pasażerów + 2 osoby załogi. 2 silniki Argus As-411 (2×440 KM). Budowany we Francji podczas okupacji i po wojnie. Rozpiętość — 21,33 m, długość — 13,02 m, prędkość przelotowa — 300 km/h, zasięg — 1 000 km.

CESSNA U-87 „BOBCAT"

Rok wprowadzenia — 1947. Konstrukcja mieszana. 3 pasażerów + 2 osoby załogi. Podwozie wciągane. 2 silniki Jacobs L-4MB (2 × 225 KM). Rozpiętość — 12,8 m, długość — 9,8 m, prędkość max. — 281 km/h, przelotowa — 249 km/h, zasięg — 1 000 km

IŁ-12

Rok wprowadzenia — 1949. Konstrukcja metalowa. 26 pasażerów + 5 osób załogi. 2 silniki ASz-82 FNV (2 × 1 775 KM). Podwozie trójkołowe — wciągane. Rozpiętość — 31,7 m, długość — 21,31 m, prędkość max. — 385 km/h, przelotowa — 345 km/h, lądowania — 145 km/h, zasięg — 2 000 km.

1 października br. mija 10 rocznica proklamowania Chińskiej Republiki Ludowej. W krótkim okresie czasu lotnictwo Chin Ludowych osiągnęło tak wysoki stopień rozwoju, że może dziś pochwalić się nowoczesnym przemysłem lotniczym, licznymi typami samolotów i szybowców wyprodukowanych w kraju, wykwalifikowanymi kadrami specjalistów i naukowców lotniczych, rozwiniętą siecią połączeń komunikacyjnych oraz licznymi aeroklubami i ośrodkami sportu lotniczego.

Chińska Armia Ludowa dysponuje nowoczesnymi samolotami odrzutowymi produkcji krajowej. Pisaliśmy już o tym w „Skrzydlatej".

Obecnie, z okazji święta naszych chińskich przyjaciół, zamieszczamy szereg zdjęć pokazujących w skrócie dorobek chińskiego dziesięciolecia w lotnictwie. Przyjemnie jest stwierdzić, że poważną rolę w zorganizowaniu chińskiego przemysłu i sportu szybowcowego odegrali Polacy.



Chińskie lotnictwo transportowe dociera dziś do najbardziej odległych rejonów tego wielkiego kraju.

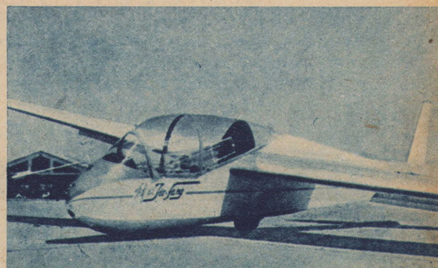
Skrzydła CHIN LUDOWYCH

Modelarstwo lotnicze jest ulubionym sportem chińskiej młodzieży. Z jej szeregów wyrastają doskonali piloci, spadochroniarze i technicy lotniczy.



8 marca 1952 r. lotniczki chińskie wzięły po raz pierwszy udział w pokazach. Od tego czasu lotnictwo stało się bardzo popularne wśród kobiet chińskich.



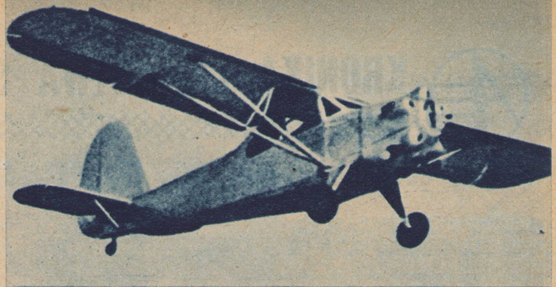


Szybowiec „Jie-Fang" („Wyzwolenie") zbudowany przy pomocy polskich inżynierów. Duża liczba tych szybowców znajduje się już w aeroklubach.

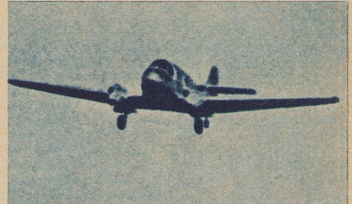


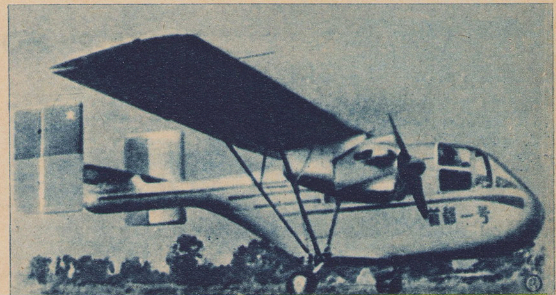
Uczestnicy jednego z pierwszych kursów pilotażu szybowcowego w Chinach, przy polskim „Bocianie". Polska pomogła Chinom Ludowym w zorganizowaniu nowoczesnego przemysłu szybowcowego i wyszkoleniu kadr, przez wysłanie fachowców i instruktorów. NIŻEJ: Mechanicy chińscy podczas przeglądu nowoczesnego samolotu pasażerskiego.



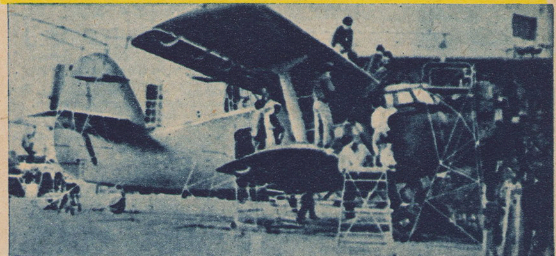


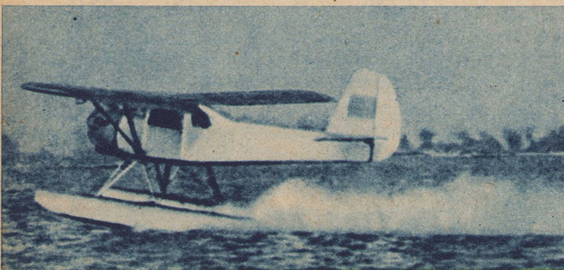
Powyżej: „Czang-hang" — to budowany w Chinach samolot wielozadaniowy Jak-12. Z prawej: Lekki samolot transportowy „Jungari-1" zbliżony do czechosłowackiego „Aero-45". Samolot ten nosi również nazwę „Nokudaun"



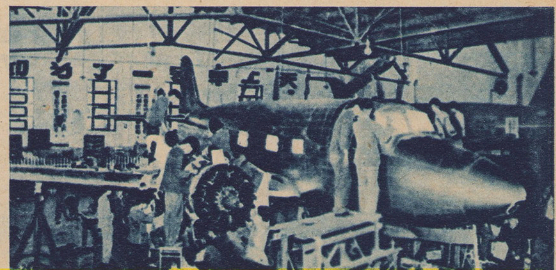


WYŻEJ: Chińska rolnicza wersja samolotu gospodarczego An-14 „Pszczółka", nosząca nazwę „Sza-tu". Różni się ona od prototypu usterzeniem pionowym, kształtem kabiny i silnikami. NIŻEJ: Produkcja seryjna samolotów wielozadaniowych An-2.





„Fei-Lun" to pływakowa wersja samolotu „Czeng-hang". „Fei-Lun" to po chińsku Latający Smok. Znany on jest również pod nazwą „Szanghaj-1".



Montaż lekkiego samolotu komunikacyjnego „Pekin-1". Samolot został opracowany i zbudowany przez studentów Instytutu Lotnictwa w Pekinie w ramach zajęć praktycznych na uczelni.



KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

VI ZLOT DO MORZA

NAWIĄZUJĄC do tradycji, zapoczątkowanej w latach przedwojennych, Aeroklub Gdański zorganizował w dniach 29 sierpnia do 1 września 1959 r. „VI Zlot do Morza".

Organizatorzy postawili sobie za zadanie powiązanie czynnika sportowego z rekreacyjno-towarzyskim. Dlatego też konkurencje sportowe: przylot na punktualność, zrzucenie meldunku na taśmę z wysokości 200 m, lądowanie w prostokącie oraz zrzucenie meldunku do morza obok mola w Sopocie z wysokości 100 m zostały rozegrane w jednym dniu.

W dniu 30 sierpnia br. uczestnicy Zlotu wykonali lot grupowy po wyznaczonej trasie ze zrzuceniem wiązanek kwiatów na miejsce bohaterskiej obrony Wybrzeża we wrześniu 1939 r. — gmach b. Poczty Polskiej w Gdańsku oraz Westerplatte, oddając hołd pamięci bohaterskich obrońców.

W dniu 31 sierpnia br. uczestnicy Zlotu zwiedzili Gdynię, park i katedrę w Oliwie, gdzie wysłuchali koncertu organowego, zwiedzili budynek b. Poczty Polskiej w Gdańsku oraz Westerplatte. Przygotowany program imprez rekreacyjnych nie mógł niestety być w pełni zrealizowany z powodu niesprzyjającej pogody.

W godzinach wieczornych w salach Grand Hotelu w Sopocie odbył się Jubileuszowy Wieczór Towarzyski z okazji XXX-lecia Aeroklubu Gdańskiego.

Na wieczorze tym dokonano oficjalnego zamknięcia VI Zlotu do Morza oraz rozdania nagród.

Do Zlotu zgłoszono ogółem 22 załogi na samolotach: CSS-13, Junak-2 i 3 oraz Jak-18. Na skutek wybitnie niesprzyjających warunków atmosferycznych na metę Zlotu zgłosiło się tylko 15 załóg, w tym „jedynaczka" Zlotu, pilot Regina Śnitko z Aeroklubu Podkarpackiego. Poza konkursem przyleciały jeszcze 3 załogi z CWL — Krosno na Jak-18 oraz Kierownik Szkoły Szybowcowej w Fordonie kol. F. Gołata na CSS-13.

W wyniku rozegranych konkurencji sportowych zwycięzcą VI Zlotu do Morza został kol. Mieczysław Rybak z Aeroklubu Gliwickiego na Jak-18, który zdobył dla Aeroklubu Gliwice puchar przechodni, ufundowany przez Dowódcę Marynarki Wojennej. Ponadto zwycięska załoga otrzymała nagrody osobiste w postaci obrazów olejnych o tematyce gdańskiej.

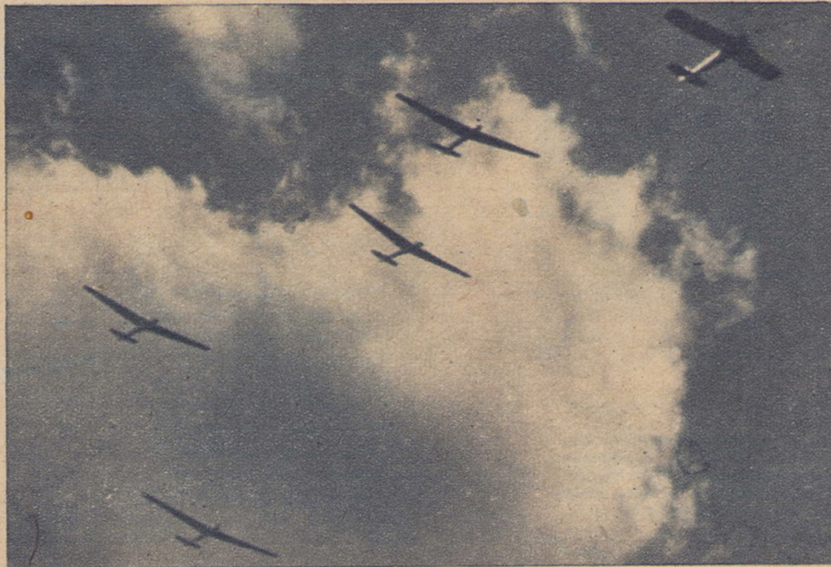
Zdobywca II miejsca pilot Alojzy Górny z towarzyszem Andrzejewskim Leszkiem z Aeroklubu Radomskiego, otrzymali puchary kryształowe, a zdobywca III miejsca pilot Henryk Pękacz z towarzyszem Kazimierzem Gajochem otrzymali albumy fotograficzne w artystycznej oprawie.

Nader miłym gestem było wręczenie Prezesowi Aeroklubu Gdańskiego przez przedstawicielkę Aeroklubu Podkarpackiego Reginę Śnitko — pamiątkowego pucharu kryształowego.

Poza tym wszystkim aeroklubom regionalnym, których załogi wzięły udział w VI Zlocie do Morza, wręczona została monografia albumowa „GDAŃSK".

Aeroklub Gdański zamierza utrzymać tradycję Zlotu do Morza również w latach następnych, z tym, iż rozszerzeniu ulegnie sportowy charakter imprezy. Termin Zlotu będzie przesunięty na miesiące wybitnie letnie w celu podniesienia atrakcyjności imprezy.

ANTONI MATHEUS



„KANIA-2" HOLUJE I TO JAK

SAMOLOT „Kania-2" przypomniał znów o sobie, tym razem z okazji obchodu Dni Lotnictwa — 1959. W czasie pokazów lotniczych w Mielcu tysiące widzów mogło podziwiać „Kanię" holującą cztery szybowce (3 „Muchy" i 1 „Jaskółkę"), co na tle CSS-13 równolegle holującego jedną tylko „Muchę" wyglądało naprawdę imponująco.

Należy dodać, że samoloty „Kania-2" i CSS-13 posiadają takie same silniki M 11 D o mocy 125 KM. A oto dane orientacyjne z tego ciekawego lotu porównawczego.

Samolot	Szybowiec	wysokość m	prędkość wznoszenia m/sek	czas holu min
Kania-2	3 „Muchy" + 1 „Jaskółka"	0 500 800	1,1 0,8 0,7	— 10 16
CSS-13	1 „Mucha"	0	1,5	—

PODZIĘKOWANIE

Kierownictwo Aeroklubu Kieleckiego serdecznie dziękuje oficerom: Żarskiemu, Kijkowi, Skrzeczkowskiemu, Pniewskiemu, Lipczyńskiemu oraz wszystkim pilotom, skoczkom spadochronowym, kadrze instruktorskiej i technicznej — członkom aeroklubu, którzy przyczynili się do uświetnienia pokazów z okazji „Dni Lotnictwa" w Masłowie, w dniu 6 września br.

NIE OLA LECZ TOSIA

W numerze 37 „Skrzydlatej" z dnia 9.IX. 1959 r. na stronie 4 zamieściliśmy przez nieuwagę zdjęcie Aleksandry Wojtkowiak zamiast Antoniny Chmielarczyk, za co bardzo przepraszamy obie spadochroniarki i naszych Czytelników.

DNI LOTNICTWA NA KIELECCZYŹNIE

AEROKLUB Kielecki rozpoczął „Dni Lotnictwa" 23 sierpnia br. imprezą lotniczą w Końskich, następnie 30 sierpnia w Maziarzach (pow. Iłża), którą to imprezę połączono z odsłonięciem pomnika ku czci poległego w walce z okupantem hitlerowskim kapitana Armii Radzieckiej, jednocześnie partyzanta, znanego pod pseudonimem „Szaszko". Po pokazach lotniczych odbyły się loty pasażerskie dla „szczęśliwców" z loterii wydawnictw o tematyce lotniczej. Jak duże było zainteresowanie wśród społeczeństwa świadczy fakt, że zapas paruset samolocików propagandowych został całkowicie rozsprzedany w krótkim czasie. Miejscowa ludność swym zachowaniem i dyscypliną wyraziła wdzięczność aeroklubowi za zorganizowaną imprezę. Widzów około 10 000.

Dni Lotnictwa w Kielcach rozpoczęto uroczystą akademią w dniu 5 września w sali koncertowej WOS. W prezydium zajęli miejsce przedstawiciele KW PZPR, władz miejscowych i wojska. Referat okolicznościowy wygłosił prezes aeroklubu — ob. Fryderyk Karczewski. Po części oficjalnej piękną oprawę całości akademii dał zespół artystyczny Zakładów Przewodów i Armatur w Kielcach oraz orkiestra wojskowa KBW.

W dniu 6 września na lotnisku w Masłowie odbyły się naprawdę imponujące pokazy lotnicze z udziałem pilotów wojskowych z OSL im. Żwirki i Wigury w Radomiu i innych. Na trybunie honorowej zasiedli przedstawiciele KW PZPR z I-szym Sekretarzem tow. Wachowiczem, prezydium Wojewódzkiej i Miejskiej Rady Narodowej oraz przedstawiciele wojska i instytucji.

Punktualnie o godz. 14.00 skokiem z samolotu wykonanym przez instruktorkę Leokadię Pelę rozpoczęto pokazy. Po wylądowaniu spadochroniarka Leokadia Pela wręczyła wiązankę kwiatów I Sekretarzowi KW PZPR, meldując o rozpoczęciu pokazów. Po startach szybowcowych za wyciągarką instruktor Feliks Działo dał pokaz akrobacji na samolocie „Junak-3", po czym demonstrowali swoje umiejętności kolejno: instruktor Batóg na „Musze-100 A", inż. Wojtecki na „Jaskółce" i instruktor Roman Gajos na „Bocianie". Atrakcją dla publiczności był skok z opóźnieniem z 1 700 m Mieczysława Perczaka. Następnie efektowny pokaz dały cztery „Muchy" (instruktor Pańtak, Boruć, Rozpara i Haman). Drugą część pokazów rozpoczął oficer Wolan akrobacją na samolocie odrzutowym LIM-2. Następnym numerem programu był „romb" w wykonaniu oficerów: Józefa Kowalskiego (prowadzący), Tadeusza Pawlikowskiego, Czesława Biła i Skuntyza. Precyzyjna akrobacja zespołowa w szyku „romb" wzbudziła prawdziwy podziw i uznanie wśród 15 tysięcy widzów. Radości nie było końca, gdy „Matka" jak określono samolot transportowy Li-2 wyrzuciła 10 skoczków na kolorowych spadochronach, które na tle błękitnego nieba i cumulusów wyglądały naprawdę wspaniale. Dwugodzinną imprezę zakończył pokaz śmigłowca.

Loty pasażerskie zapoczątkował I Sekretarz KW PZPR, który wyraził swoje uznanie organizatorom za udaną imprezę lotniczą. Kalendarz imprez lotniczych obejmuje we wrześniu pokazy w Busku, Włoszczowej, Kazimierzy Wielkiej, Pińczowie i Ostrowie Świętokrzyskim. (RG)

LEMBORK

Od 1 sierpnia do 6 września odbywało się w Szkole Szybowcowej Lębork szkolenie podstawowe do klasy III. Uczestnicy szkolenia zostali podzieleni na dwie grupy, które latały na lotnisku Lębork i w Strzebielinie. Sprzyjająca pogoda pozwoliła systematycznie wykonywać pełne kolejki lotów do chwili rozpoczęcia kursu holu w Lęborku, a w Strzebielinie przeprowadzania skoków. Ostatnie dni sierpnia przyniosły pogorszenie się warunków meteorologicznych, pojawiły się mgły oraz deszcze i silne wiatry. Utrudniło to trochę przebieg szkolenia, jednakże mieliśmy nadzieję, że turnus zakończy się przed terminem. Organizacja turnusu napotkała na brak kandydatów, gdyż aerokluby wysłały ich do szkoły zbyt późno, a Aeroklub Olsztyński nie przysłał kandydatów w ogóle.

Dnia 11 sierpnia rozpoczął się w Lęborku turnus lotów wleczonych za samolotem. Aeroklub Lubelski przysłał 6 pilotów, Gdański i Kielecki po 3, Poznański i Łódzki po 2, Szczeciński 4, a Ostrowski i Słupski po 1. Na 20 pilotów zaledwie 2 (Poznań, Szczecin) miało przerobione ćwiczenia 1 zadania II. Tak więc połowa turnusu holu musiała dopiero przerobić II zadanie całkowicie tutaj w szkole. W tej sytuacji musiano wykonać powyżej 300 lotów z wyciągarki oraz około 160 lotów za samolotem, w sumie około pół tysiąca lotów. Turnus skończył się dopiero 24 sierpnia dając 20 uczestnikom uprawnienia do lotów za samolotem.

Krzysztof Segit

6 (16) KOMUNIKAT CZSPad

Komisja Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski" przypomina wszystkim skoczkom spadochronowym jak również kierownikom sekcji spadochronowych w aeroklubach regionalnych, że II CZSpad — 1959 zostaną zakończone (zgodnie z regulaminem zawodów ogłoszonych w „SP" z 8 kwietnia br.) dnia 30 listopada 1959 r. W związku z powyższym komisja sędziowska przypomina o aktualnym nadsyłaniu wiadomości o dokonanych wyczynach. (m)

III SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POMORZA ZAKOŃCZONE

Ostatnio zakończyły się III Szybowcowe Mistrzostwa Pomorza. Tytuł mistrza szybowcowego Pomorza na rok 1959 uzyskał pil. Koślicki z Aeroklubu Bydgoskiego (3 035,5 pkt), wicemistrzem został pil. Wróblewski również z Bydgoszczy (2 921,7 pkt), trzecim był pil. Przyjemski z Inowrocławia (2 921,5 pkt). Dalsze miejsca zajęli: pil. pil. Jędrzejewski z Torunia, Bzyl z Bydgoszczy, Wargin z Torunia, Palczyński z Grudziądza, Mroczek z Torunia, Kukliński z Bydgoszczy i Różański z Bydgoszczy. Drużynowo zwyciężył Aeroklub Bydgoski przed Pomorskim i Kujawskim. Bydgoszczanie zdobyli więc po raz drugi puchar przechodni „Gazety Pomorskiej". Na podkreślenie zasługuje ambitna walka wszystkich uczestników mistrzostw, które odbyły się w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych. Szczególnie dobry poziom latania zaprezentowali młodzi piloci szybowcowi.

H. J.

SIEDEM RAZY NAD PŁONĄCĄ WARSZAWĄ

OSTATNIO przeprowadziłem interesującą rozmowę z obrońcą naszej Stolicy z okresu Powstania Warszawskiego, z byłym oficerem-pilotem Polskich Sił Powietrznych, Janem Cholewą. Jest to człowiek zasługujący na wyróżnienie i uznanie: cichy, małomówny, jeden z mało znanych bohaterów II wojny światowej, jeden z czołowych pilotów polskiego dywizjonu 301.

Dywizjon ten, w którym latał Jan Cholewa, przeprowadził 213 lotów nad Warszawę, zrzucając około 400 ton ładunku przeznaczonego dla broniącego się miasta. Pomoc polskiego lotnictwa dla Warszawy okupiona została ciężkimi stratami. W sierpniu i wrześniu 1944 roku wyniosły one 144 lotników wszystkich stopni czyli trzykrotnie więcej niż wynosił stan etatowy eskadry. W początkach listopada 1944 roku eskadrę polską w Brindisi (Włochy) podniesiono do stanu pełnego dywizjonu, który przyjął dawną nazwę 301 dyonu i zaszczytny tytuł „Obrońców Warszawy".

A oto kilka zdań o Janie Cholewie. Rozpoczął on latać w Goleszowie w 1937 roku (kat A i B) i w Ustianowej w 1939 r. (kat. C). W sierpniu tego samego roku kończy pilotaż samolotowy w Bielsku. W 1940 r. zostaje skierowany do dywizji pancernej gen. Maczka. Po kapitulacji Francji przechodzi przeszkolenie w Blackpool (Anglia) i w 1942 r. otrzymuje przydział do dywizjonu 300. W lipcu 1943 r. ma już za sobą trzydzieści lotów bojowych. W 1944 r. jest w Brindisi w 301 dyonie. Przez pomyłkę dowódcy dywizjonu majora Arciuszkiewicza zostaje wylaszowany na samolocie „Halifax". Wykonuje loty do Polski, Jugosławii i północnych Włoch. Przed zakończeniem wojny lata jako pilot transportowy. Po wyzwoleniu kraju wraca do Polski, zgłasza się do Aeroklubu Bielsko-Bialskiego i lata na szybowcach i samolotach. W 1949 r. zostaje odsunięty od czynnego życia lotniczego, do którego znów powraca w 1956 r. Jan Cholewa pracuje w Ustroniu w okolicach Bielska. Do tej pory wylatał na samolotach 1 670 godzin, wykonał osiemdziesiąt pięć lotów bojowych (wszystkie loty bojowe w nocy — 1 140 godzin), z tego **trzydzieści cztery** loty do Polski (w tym **siedem** nad Warszawę w czasie Powstania). Za męstwo i zasługi bojowe otrzymał wiele odznaczeń polskich i obcych, a m. in. Krzyż Virtuti Military V klasy, czterokrotnie Krzyż Walecznych, czterokrotnie Krzyż Lotniczy i angielski DFC.

— **Jeśli się nie mylę, brał Pan udział w pierwszym locie z Włoch nad Warszawę?**

— Ma pan rację. Początkowo Anglicy nie zgadzali się na nasz lot z pomocą Warszawie, ponieważ nie znali rozmieszczenia obrony przeciwlotniczej. Wtedy major Arciuszkiewicz, dowódca dywizjonu, na własną odpowiedzialność, bez wiedzy lotniczych władz brytyjskich wysłał nad Warszawę trzy załogi. Wśród tych trzech maszyn znalazł się także i mój samolot.

— **O której nastąpił start?**

— Była godzina dwudziesta pierwsza, dnia czwartego sierpnia. Trasa naszego lotu prowadziła z Włoch przez Jugosławię, Węgry, Czechosłowację do Warszawy. Zrzutu broni i amunicji dokonaliśmy z wysokości pięćdziesięciu metrów w rejonie cmentarza żydowskiego. Powrót do bazy lotniczej w Brindisi, z której wylecieliśmy, nastąpił około siódmej rano. Na lotnisku oczekiwały nas z niecierpliwością wszystkie załogi polskie tam stacjonujące. Po przeszło dziesięciogodzinnym locie trzy polskie „Halifaxy" powróciły z pierwszego lotu znad Warszawy.

— **W jakich warunkach meteorologicznych latano z pomocą Warszawie?**

— Na ogół pierwsza część lotu była bardzo ciężka. Napotykaliśmy burze i wyładowania elektryczne. Przelot nad Polską stawał się już przyjemniejszy. Mimo to lot był nadal trudny i wyczerpywał psychicznie: burze, nocne myśliwce, artyleria przeciwlotnicza.

— **Co uczynili w końcu Anglicy?**

— Na następny lot lotnicze władze brytyjskie udzieliły oficjalnego zezwolenia i wysłały do akcji swój dyon. W tym locie polecieli na ochotnika piloci południowo-afrykańscy; wróciły tylko dwie załogi, ponieważ nieprzyjaciel wzmocnił obronę przeciwlotniczą. Po czwartym locie Anglicy przestali latać. Następne loty — oprócz jednego wykonanego w dzień przez Amerykanów — lataliśmy wyłącznie sami. Załogi polskie zmniejszały się bardzo szybko. Z każdego lotu nie powracało około jednej czwartej maszyn dyonu. Polski dywizjon latał wytrwale, do zakończenia powstania.

— **Który z lotów nad Warszawę był Pana zdaniem najtrudniejszy?**

— Nie przypominam sobie już dokładnie daty, ale pamiętam że był to mój czwarty z kolei lot nad Stolicę. Nadlatywaliśmy nad Warszawę od strony południowej i rzucaliśmy ładunek w Śródmieściu. Zauważyłem wtedy największe nasilenie ognia. Lecieliśmy niemalże po dachach. Wieżowiec „Prudential" (obecny hotel „Warszawa") palił się jasnym płomieniem i jego wierzchołek znajdował się ponad moją maszyną. Warszawa była całkowicie zakryta czarnym dymem na wysokości sto metrów. Dym ten przenikał do kabiny i gryzł oczy. W samolocie czuliśmy nieprzyjemny zapach spalenizny Gdzie nie widzieliśmy ognia, snuły się gęste kłęby dymu. Lot niski był możliwy dlatego, iż ogień wywoływał odblask na dachach. Ze wszystkich stron strzelano. Huraganowy ogień nieprzyjaciela, paląca się Warszawa i lot na wysokości kilkunastu metrów w oparach dymu sprawiał niesamowite wrażenie.

— **Czy z daleka widać było palącą się Warszawę?**

— Lecąc już nad Kielcami na wysokości około sześćdziesięciu metrów widzieliśmy wielką łunę nad Warszawą. Przed samą Stolicą widoczne były wybuchy gejzerów ognia.

— **Jak Pan ocenia wysiłek załóg skierowanych do udzielania pomocy Powstaniu Warszawskiemu?**

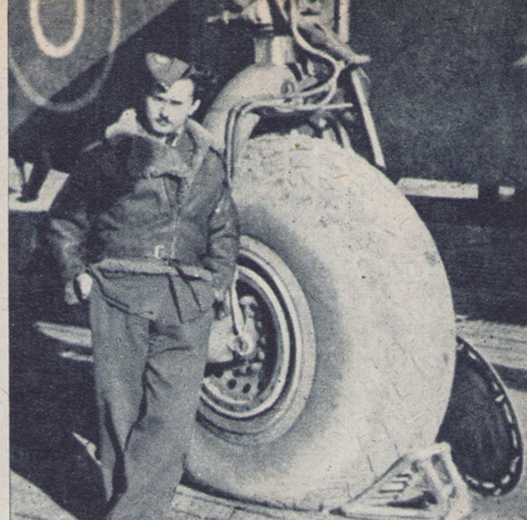
— Loty były bardzo męczące i trwały od dziesięciu do jedenastu godzin na wysokości 6 000—7 000 metrów. Po przekroczeniu Tatr samoloty leciały dosłownie na kilkunastu metrach od ziemi.

— **Dlaczego tak nisko?**

— Ze względu na silną obronę przeciwlotniczą i lotnictwo myśliwskie nieprzyjaciela. Dla przykładu podam, że samolot niemiecki Dornier Do-217 uzbrojony był w działka prowadzone celownikiem radarowym (specjalna wersja tej maszyny przystosowana do walki w nocy). Maszyna podlatywała pod samolot aliancki, w pewnym momencie działka odpalały automatycznie i zapalały lub niszczyły cel. Po oddaniu serii Do-217 uciekał, gdy tymczasem samolot atakowany stawał się niezdolny do dalszego lotu.

— **A na dużych wysokościach?**

— Tam operowały samoloty niemieckie typu Me-110 i Ju-88.



Jan Cholewa na lotnisku Brindisi we Włoszech, w dniu 12 kwietnia 1944 r. przed swym bombowcem „Liberator".

— **Jaki ładunek zabierały samoloty?**

— Maszyny leciały obładowane do granic możliwości — w sumie około dziesięciu ton ładunku. Powstańcy żądali tylko broni i amunicji. Mogę dodać, że samoloty na których lataliśmy z takim obciążeniem, w żadnym przypadku nie byłyby dopuszczone do startu w okresie pokoju.

— **Jak obliczano zrzut?**

— Punktem charakterystycznym, od którego obliczano na czas momentu zrzutu, była maleńka wysepka na Wiśle, na południe od Warszawy.

— **Czy przypomina Pan sobie ostatni lot nad Warszawę?**

— Ostatni lot wykonały dwa „Liberatory" — mój i kolegi dywizjonowego. Lecieliśmy na wysokości ośmiu tysięcy metrów. Nad celem dokonaliśmy zrzutu zasobników, przy czym spadochrony otwierały się z opóźnieniem — na wysokości od pięćdziesięciu do stu metrów. Nasz ładunek zawierał broń i amunicję dla powstańców.

— **Jak wtedy wyglądała nasza Stolica?**

— Nie widziałem już tyle ognia i dymu co w pierwszych lotach. Warszawa się dopalała. Podczas tego lotu jeden samolot został zestrzelony przez myśliwski samolot nocny, a ja samotnie na swoim „Liberatorze" V jak Victor wracałem do bazy w Brindisi.

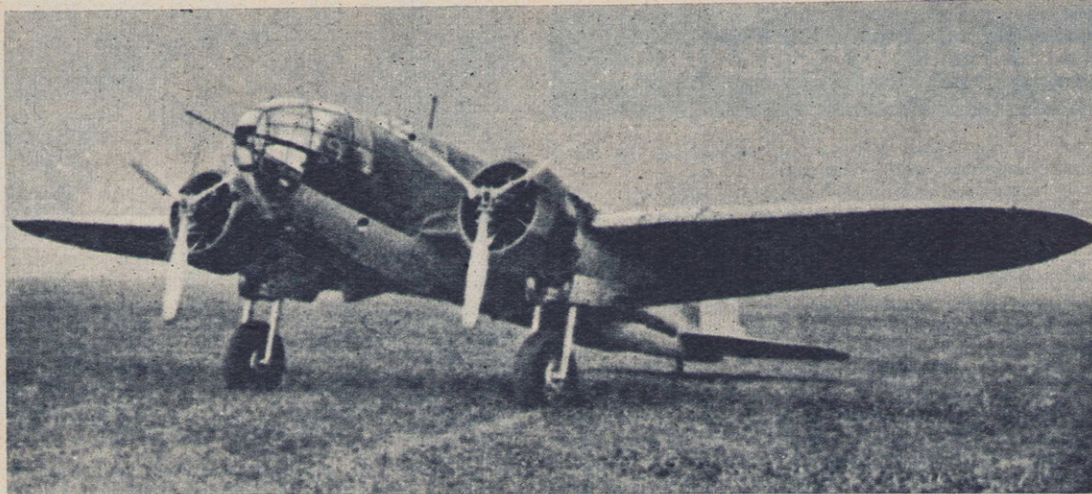
— **Dziękuję za rozmowę i życzę Panu spełnienia osobistych i lotniczych zamierzeń.**

— Dziękuję.

Rozmawiał TADEUSZ MALINOWSKI

Samoloty amerykańskie „Latające twierdze" w locie nad walczącą Warszawą w dniu 18 września 1944 r.





„Łosie" atakują

(6) ANDRZEJ CZARSKI

MOSTY NA SANIE ZNISZCZONE!

Od niemal pierwszego dnia wojny armia „Kraków", dowodzona przez gen. dyw. Szyllinga, musi się cofać, zagrożona nieustannie oskrzydleniem i otoczeniem. Gen. Szylling, jak wiemy, był pierwszym dowódcą armii, który rozkazał swemu lotnictwu bombardować kolumny pancerne XVI Korpusu Pancernego gen. Hoeppnera. Później armia „Kraków" sama potrzebowała wsparcia: 7 września w lukę pomiędzy armią „Kraków", a organizującą obronę na Dunajcu armię rezerwową „Karpaty", wdarły się oddziały XXII Korpusu Pancernego gen. kawalerii von Kleista. Niemieccy generałowie Kawalerii i ich armie nie mieli szczęścia do polskich bombowców: początkowo nękały ich dywizje bombowe armii „Kraków", a później — od 10 września — atakowały skutecznie „Łosie" i „Karasie" Brygady Bombowej.

8 września sytuacja armii „Kraków" i armii „Karpaty" była niepomyślna: jednostki XXII Korpusu Pancernego — 4 dywizja lekka, 2 dywizja pancerna — łącznie ponad 600 czołgów — rozbiły broniącą linii Wisłoki pod Dębicą—Pilznem polską dywizję — 24 piechoty i ruszyły szosami na wschód, w kierunku Rzeszów—Jarosław—Lwów—Przemyśl—Zamość. Na linii tej nie było już żadnych polskich sił. 10 brygada kawalerii motorowej płka Maczka — późniejszego dowódcy polskiej dywizji pancernej na Zachodzie — wyprzedzała kilkakrotnie pancerny klin nieprzyjaciela i zatrzymywała go, co prawda na krótko, pod Rrzeszowem, Łańcutem, Przeworskiem, Jarosławiem, Krakowcem.

W dniu 10 września jednostki niemieckie forsowały San pod Jarosławiem. Na przyczółku zatrzymał Niemców pułkownik Maczek. Jednak gros sił 2 dywizji pancernej gen. Veiela oraz 4 dywizja lekka pędziły już drogą na Radymno, aby poszerzyć przyczółek.

Brygada Bombowa zapoczątkowuje nową akcję: trzeba zniszczyć mosty na Sanie, przez które przeprawia się nieprzyjaciel. San jest bowiem ostatnią naturalną przeszkodą dla niemieckich jednostek szybkich. Zadanie zniszczenia mostów na Sanie otrzymuje X dyon „Łosi", którego dowódcą jest ppłk pil. Józef Werakso. 10 września dywizjon wysyła rozpoznanie, które stwierdza, iż szosą posuwa się kolumna pancerna wraz z samochodami długości 25 kilometrów, sięgająca czołem do Jarosławia. 3 „Łosie" wykonują bombardowanie. Cel jest ściśle określony: trzeba zniszczyć mosty na Sanie, opóźnić marsz tych jednostek.

Bomby wyrzucone z „Łosi" trafiają w cel przeznaczenia. Mosty walą się w nurty rzeki. A pod płatami pozostały jeszcze bomby. Walą je więc na kolumnę, na wielkie zgrupowanie samochodów pod Radymnem. Samochody płoną, a „Łosie" długo krążą nad kolumną i ostrzeliwują ją z broni pokładowej.

II dyon „Karasi" rozpoznaje teren w innym rejonie: Siedlce—Łosice. VI dyon „Karasi" — rejon Sokołów—Mińsk Mazowiecki. Wszystkie samoloty wracają na lotniska bez strat. A przecież wiele maszyn nie może wystartować: brak jest benzyny, brak ludzi do pracy przy podwieszaniu bomb. Lotnicy, nieludzko zmordowani, mechanicy — którzy po różnych perypetiach dotarli wreszcie do swoich dyonów — są nie „do życia". Ale wszystkich elektryzuje wieść o olbrzymiej, posuwającej się na wschód kolumnie. Toteż na lotniskach już w nocy rozpoczynają się przygotowania do startu. X dyon „Łosi" lśni we wschodzącym słońcu. Pod płatami podwieszone bomby. Nim wzeszło słońce — 6 bombowców startuje w powietrze. Kierunek — ten sam, co wczoraj. Prowadzą załogi, które bombardowały poprzedniego dnia.

Na szosie Radymno—Krakowiec—Jaworów spada na niemiecką kolumnę 60 ciężkich bomb. Celność jest doskonała: wszystkie bomby „siedzą" w szosie lub w rowach, do których schronili się niemieccy czołgiści. W południe ta sama szóstka „Łosi" znów atakuje kolumnę. Tym razem łapie ją w marszu. Pod polskie bomby dostał się kadrowy pułk pancerny XXII Korpusu Pancernego gen. Kleista — SS „Germania". Pułk ten miał ponad 100 czołgów; część z nich pada pastwą „Łosi". Ostateczny koniec tej niemieckiej jednostki nastał w nocy z 15 na 16 września. Jako pierwsza wielka niemiecka jednostka w II Wojnie Światowej został zniszczony całkowicie w nocnym ataku oddziałów 11 dywizji karpackiej dowodzonej przez pułkownika Prugar-Ketlinga. Później pułk o tej nazwie ani razu nie pojawił się w komunikatach Oberkommando der Wehrmacht*). Fakt ten miał miejsce później, pod Mużyłowicami, w rejonie Jaworowa.

SAMOTNI DO KOŃCA...

Lotnicy i personel naziemny Brygady Bombowej nie miał czasu myśleć o obietnicach składanych przez sprzymierzeńców Polski — Francję i Wielką Brytanię. Nikt nie żalił się, że nie ma wahadłowych lotów Polska — Francja; że ani jeden z obiecanych 1500 samolotów francuskich nie zawisnął nad Niemcami, że angielskie samoloty poza patrolowaniem Morza Północnego nie wykroczyły poza granice Wysp Brytyjskich. Wszystkie cztery floty powietrzne Luftwaffe atakowały polską armię, polskie domy, drogi, każdego pastucha na polu...

Jedyne uzupełnienie, jakie otrzymała Brygada Bombowa pod koniec Kampanii Wrześniowej, pochodziło z eskadr wycofanych z armii...

Od owego dnia, od 12 września, wzmogło się działanie Brygady Bombowej: VI dyon liniowy „Karasi" bombarduje niemieckie kolumny pancerne pod Rawą Ruską; X dyon pogłębia swoje działania przeciwko XXII Korpusowi Pancernemu von Kleista. Na szosę w kierunku na Zamość, zajętą przez jednostki XXII Korpusu Pancernego dążące do odcięcia reszty polskich sił od granicy rumuńskiej i węgierskiej, walą się raz po raz polskie bomby.

Na szosie Lwów—Sanok panuje ożywiony ruch: to nowy klin pancerny wdziera się ze Słowacji przez Sanok w kierunku na Lwów. Jest to 1 dyw. górska gen. Kübiera, doraźnie zmotoryzowana, wsparta czołgami i samochodami pancernymi. Na zachód od Lwowa znajduje się 56 dyw. rezerwowa gen. Blümo, która także atakuje Lwów. Oddziały obu tych jednostek są bombardowane przez „Łosie".

W lotnikach nie gaśnie iskra nadziei, że losy wojny odwrócą się jeszcze. Raz po raz startują: „Łosie" przeprowadzają bombardowania kolumn i zgrupowań pancernych nieprzyjaciela jeszcze w dniu 16 września. Trzykrotnie tego dnia startują polskie bombowce, aby zrzucić bomby na określony ściśle cel — czołgi na postoju pod Lwowem i kolumnę pancerną pod Rawą Ruską, którą poprzedniego dnia bombardowały „Karasie". Niemieckie dowództwo wydaje rozkaz za rozkazem: domaga się zniszczenia polskich bombowców. Ale „Łosie" kryją się w zagajnikach, na lądowiskach, które nigdy nie były przewidziane dla tych dużych bombowców...

X i XV dyony „Łosi" przenoszą się na lotnisko Pohorodyszcze, skąd 17 września wieczorem rzuty kołowe odchodzą w kierunku Rumunii. Samoloty wystartowały następnego dnia, z samego rana...

*

100% „Karasi" z Brygady Bombowej zostało zniszczone w toku walk. Natomiast nieco ponad połowa ogólnej ilości „Łosi" — 58% samolotów — wykruszyło się podczas Kampanii Wrześniowej. Z tego, dodajmy — 33% strat poniosły dywizjony X i XV podczas bombardowania XVI Korpusu Pancernego, a więc w pierwszych dniach wojny, gdy wola walki przesłaniała podstawowe zasady bezpieczeństwa. 40% lotników latających na „Karasiach" zginęło lub nie wróciło do baz; natomiast w dyonach „Łosi" straty w ludziach były niższe, wynosiły 23% stanu załóg. Ale — ale „Łosie" były samolotami nowoczesnymi i — dodajmy — ich piloci mieli więcej szczęścia: nigdy bomby niemieckie nie spadły dokładnie na zajmowane przez „Łosie" lotniska...

W tym króciutkim zakończeniu mówiliśmy dotychczas jedynie o stratach. Przypomnijmy zatem jeszcze raz o bezspornych sukcesach: na dwa dni polskie bombowce zatrzymały niemieckie kolumny pancerne maszerujące na Warszawę; bombardowanie 3 armii gen. Küchlera nacierającej na linię Bugo-Narwii; pomoc dla armii „Poznań" generała Kutrzeby; opóźnienie pochodu na linii Lwów—Przemyśl XXII Korpusu Pancernego...

Załogi „Łosi" i „Karasi" dały z siebie wszystko; chlubna karta polskiego lotnictwa wojskowego w II Wojnie Światowej została ich czynami pięknie zapoczątkowana.

Koniec

*) po zniszczeniu pułku SS „Germania" Hitler nakazał zorganizować dywizję o tej samej nazwie (przyp. AC).

Wrzesień, rok 1939. Samoloty „Karaś-2" na lądowisku w Zielonce koło Warszawy. Wyżej: PZL P-37 „Łoś"
Fot. Czesław Malinowski



Ostatni pojedynek

BENEDYKT DĄBROWSKI (3)

Załadowuję pośpiesznie karabiny i gorączkowo rozglądam się dokoła. Jestem przekonany że w pobliżu znajdują się lotnicy niemieccy. Nie mogę ich jednak dostrzec! Ogarnia mnie lęk. Boję się zaskoczenia.

W pewnej chwili chwili miga pode mną strzelający zza drzewa rkm. Skierowany jest najwyraźniej w moją stronę. Aby się upewnić zawracam i teraz już nie mam wątpliwości. Strzelają do mnie. Nie sami zresztą. Widzę kwitnące ogniem lufy w kartofliskach, za drzewami, między chałupami. Chce mi się wyć z rozpaczy. Teraz dopiero rozumiem że biorą mnie za Niemca. Jakaś celniejsza seria, rozpruwa mi skrzydło. Całym wysiłkiem woli opanowuję się aby z wściekłości nie nacisnąć spustów kaemów. Zniżam się jak tylko mogę, kołyszę skrzydłami, macham dłonią.

Nic nie pomaga. Przeciwnie, to że nie strzelam dodaje moim biednym, nieświadomym prześladowcom energii. Strzelają coraz zapalczywiej i coraz celniej. Muszę się od nich oderwać, gdyż mogą mnie zestrzelić.

Skręcam w bok i porzucam niebezpieczną szosę.

Nad zaciemnionym dymami pożarów Chełmem, omijając przezornie centrum miasteczka, zmieniam kurs i wlatuję nad szosę do Hrubieszowa. Lecę daleko z boku, nad mokradłami.

W pewnej chwili, na horyzoncie pojawiają się znajome mi sylwetki: Messerschmitt'y!

Zniżam się do samej ziemi. Zdaję sobie sprawę jak nikłe są moje szanse w wypadku jeżeli mnie dostrzegą. Chcę się ukryć w nierównościach terenu. Messerschmitt'y zniknęły mi na chwilę z pola widzenia. Jednak zaraz widzę je znowu. Atakują coś na ziemi. Obserwuję je stale. Wskutek rozproszonej uwagi, zrywam w pewnym miejscu antenę radiową rozpiętą na dwóch wysokich tyczkach. Zaplątany w podwoziu drut wibruje niebezpiecznie w okolicy usterzenia.

Po paru bezowocnych usiłowaniach, udaje mi się złowić go ręką. Powoli, z trudem, wciągam go do kabiny i wciskam za przytrzymujące mnie pasy.

Messerschmitt'ów nie widzę. Rozglądam się na wszystkie strony i stale ciągnę linkę antenową. Mam jej już pełną kabinę.

Naraz, coś mignęło w lusterku zwrotnym. Odwracam się do tyłu i od razu dostrzegam napastników.

Messerschmitt'y są 500 metrów za mną. Odległość zmniejsza się błyskawicznie.

Daję pełny gaz i wciskam boost. Ale to nic nie pomaga. Pierwsza smuga przelatuje mi nad głową. Nie mam już złudzeń. Wiem że nie umknę. Z czoła po skroniach, spływają mi chłodne strużki potu. Muszę coś zrobić! Na razie wymykam się niebezpiecznymi zakrętami nad samą ziemią. To chroni mnie przed celnym ogniem.

Ale Messerschmitt'y nie wiele sobie z tego robią. Trzymają się za moimi plecami i strzelają krótkimi seriami. Chwilami widzę obłoczki kurzu wytryskające na ziemi przed łbem mojej maszyny.

I naraz, bez żadnego planu, robię gwałtowny zakręt przez plecy, do tyłu. Natychmiast mam ich łeb w łeb. Rozmijamy się w setnym ułamku sekundy, ale spust mam już wciśnięty. Odgłos moich karabinów dodaje mi odwagi. Messerschmitt'y migają swoimi krzyżami na skrzydłach i znikają jak błyskawice. Ale zaraz widzę je w zakręcie... Idą do ataku. Znowu, dzięki większej zwrotności mego Pezetela, spotykam ich z przodu. Jednak zsumowane szybkości, nie pozwalają na celne prowadzenie ognia. Strzelam na oślep.

Tamci też nie trafiają. Odskakują na boki i robią mi miejsce pochylając skrzydła. Przelatuję w zamieci smug.

Trójka rozchodzi się. Jeden z napastników oddala się. Rezygnuje z walki? Ale dwa pozostałe atakują mnie z „obskoku".

Bronię się rozpaczliwie wiariackimi zakrętami. W jakiejś sekundzie czuję wyraźnie że prawe skrzydło przemknęło po wierzchołku drzewa. Siły i energia opuszczają mnie z każdym przerzutem sterów. Przelatujące smugi rozbijają się o kadłub mego „Pułaszczaka", o skrzydła, o zastrzały.

Ogarnia mnie jakaś drętwota.

Naraz, tuż nad głową przelatuje mi jeden z atakujących. Przez mgnienie oka dostrzegam przerażająco blisko mocny łeb Messerschmitt'a, rozjaśnioną ogniem kaemów krawędź jego skrzydła i płaski, zachlapany olejem brzuch z wciągniętym podwoziem.

Za nim, wyprzedzony siwą strugą smug — atakuje drugi. Mimo woli kulę się w kabinie, a równocześnie coś jak skórzany bicz uderza mnie w lewą nogę i parzy, niby prąd elektryczny. Nie mam jednak czasu zastanawiać się co to było. Robię rozpaczliwy unik. Wlatuję w szeroki dukt leśny i trzymam się poniżej drzew. Czekam w napięciu na nowy atak. Jednak nie następuje. Messerschmitt'y zniknęły. Podnoszę się ponad drzewa. Są. Odchodzą nisko nad lasem i szybko giną mi z oczu.

Z każdą sekundą nabieram pewności, że przeszło już wszystko i nic mi już nie grozi. Messerschmitt'y musiały mnie zostawić z jednego tylko powodu: — kończyła im się benzyna i amunicja.

Intryguje mnie los trzeciego z napastników. Dlaczego odszedł wcześniej? Może go trafiłem? Koniecznie muszę się z tym upewnić. Przeszukuję dokładnie okolicę. Pola są jednak puste.

Stopniowo radosne uniesienie opuszcza mnie, ustępując miejsca szybko narastającemu znużeniu i osłabieniu. Już tak dawno nie jadłem obiadu. Może to z głodu?

Ni stąd, ni zowąd czuję nieprzepartą potrzebę snu. Siłą wstrzymuję się od przymknięcia powiek. Rezygnuję z dalszych poszukiwań i biorę stary kurs. Po paru minutach stwierdzam, że straciłem orientację. Ziemia nic nie mówi. Nigdy tu nie byłem. Decyduję się chwilami lecieć na starym kursie, licząc na to że znajdę jakiś bardziej charakterystyczny punkt... Ostatecznie wrócę do Bugu i tam ustalę położenie. Paliwa chyba mi wystarczy.

Głowa ciąży mi jak ołów. Drżą mi kolana. Zsuwam z oczu okulary i orzeźwiam twarz chłodem pędu mknącego za wiatrochronem...

Sprawia mi to pewną ulgę. Ale zaraz ogarnia mnie senność. Nie poddaję się. Oczy mam szeroko rozwarte. Monotonne mruczenie silnika działa jednak na mnie jak narkoza.

W ostatniej chwili otwieram oczy! Maszyna, z zadartym w niebo łbem, na przymkniętym gazie, jest o krok od utraty szybkości i zwalenia się na ziemię. Nie wiem kiedy wyszedłem na wysokość 300 metrów.

Instynktownie szarpię dźwignią i wyrównuję stery. Ale jest mi już wszystko jedno. Czuję mdłości. Przy jakimś gwałtowniejszym podrzucie maszyny w nagrzanym powietrzu wymiotuję prosto na przyrządy pokładowe. Przychodzi mi na myśl, aby wylądować gdzieś na polu i wypocząć. Ale obawiam się, że rozbiję maszynę.

Na horyzont wschodzi przymglona wysepka miasta. Bezmyślnie naprowadzam łeb Pezetela w tym kierunku. Coś mnie ostrzega, abym zmniejszył wysokość, gdyż mogę znowu ściągnąć sobie na kark Niemców. Nie schodzę jednak niżej. — Boję się ziemi!...

Za chwilę wlatuję nad miasto. Szukam w kieszeni na piersiach szkicu który zastępuje mi mapę. Nie mogę go jednak znaleźć. Może upadł w głąb kabiny? Schylam się z trudem i w tej samej chwili ogarnia mnie przerażenie: skóra na lewej nodze ocieka czymś czarnym i lepkim. Duża, ciemna kałuża przelewa się po aluminiowej blasze podłogi, spływając przez otwory dla pocisków do rakietnicy. W pierwszej chwili sądzę że to olej z przestrzelonego zbiornika. Znajduję szkic. Podnoszę go do oczu...

Papier i ręka umazane są krwią. Ze zwrotnego lusterka, w które mimo woli spojrzałem patrzy na mnie twarz upiora: jest cała we krwi. To pęd wiejący przez dziury przestrzelin rozpylił ją jak pulweryzator. Minuty ciekną powoli jak wieczność. Pot grubymi kroplami osiadł mi na czole.

Jestem ranny.

Długa chwila przechodzi, nim pojmuję grozę swego położenia.

Trzeba działać. Mobilizuję resztki opuszczających mnie sił. Boję się dociekać gdzie jestem ranny. Domyślam się tylko że dostałem w nogę. Trafili s..., syny.

Rozglądam się za jakimś dogodnym miejscem do lądowania. W mieście są ludzie. Na pewno jest lekarz... Przymykam gaz i na strzelającym silniku schodzę niżej. Z boku miga mi stacja kolejowa. Zdążyłem przeczytać:

— Włodzimierz Wołyński.

Szukam pola. Ale każde wydaje mi się za małe. Co robić?! Z Włodzimierza do Łucka już nie daleko. Tam będę wśród swoich. Dedykuję się. Teraz tylko znaleźć właściwą szosę. Kręcę się nad miastem na wysokości 100 metrów... Uzgadniam szkic z ziemią.

— Ta do Hrubieszowa, ta do Kowla... Następna moja.

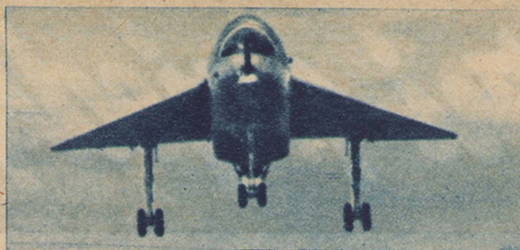
DOKOŃCZENIE NA STR. 19

Rys. Stanisław Kopf





Skrzydła MŁODYCH



Samolot Short SC-1, przedstawiciel statków powietrznych PWL.

KARTKI Z HISTORII

BOLESŁAW STACHOŃ (1896—1941), wybitny lotnik polski. Stachoń był wszechstronnym pilotem wojskowym, propagatorem wyszkolenia szybowcowego (jednym z twórców górskiej Szkoły Szybowcowej w Ustianowej), pierwszym Polakiem, który latał na wiatrakowcu hiszpańskiego konstruktora Juana de la Cierva. W czasie oblatywania we Francji w r. 1927 samolotów zakupionych przez wojskowe lotnictwo polskie ówczesny kapitan Stachoń osiągnął wysokość 6 600 m w 14 min 38 sek. Wynik ten osiągnął Stachoń na jednomiejscowym samolocie myśliwskim SPAD-61 z 450-konnym silnikiem Hispano-Suiza. Chociaż rekordy świata w tej konkurencji nie są oficjalnie notowane, wynik Polaka był najlepszy na świecie i odbił się poważnym echem w prasie fachowej. Miarą rozwoju lotnictwa niech będzie fakt osiągnięcia w 31 lat później przez inż. A. Abłamowicza na Jak-23 (silnik RD-500 o ciągu 1 650 kG) tej samej wysokości zaledwie w 3 min 11 sek.

Poważnym osiągnięciem sportowym Stachonia był przelot na wiatrakowcu — maszynie wówczas w Polsce zupełnie nieznanej — w r. 1934 z Londynu do Warszawy. Pułkownik Stachoń, dowódca jednej z najlepszych jednostek w Polsce — 4 pułku lotniczego w Toruniu, objął w czasie wojny dowództwo dywizjonów bombowych stacjonujących na lotnisku Swinderby (środkowa Anglia). Pomimo wysokiej funkcji latał na „Wellingtonie" jako pierwszy pilot. Nie powrócił z trudnego nalotu na Niemcy w r. 1941.

J. KĘDZ.



DRODZY CZYTELNICY!

MUSZĘ przede wszystkim podziękować za zaufanie, jakim mnie darzycie, powierzając tajemnice swych radości i trosk. Przeglądając Wasze listy widzę ogromny zapał i chęć ukończenia szkolenia lotniczego. Niecierpliwicie się. Temu brakuje jeszcze kilka miesięcy do obowiązującego wieku. Innego trapią złe myśli, iż nie da sobie rady z przyswojeniem wiadomości niezbędnych dla przyszłego lotnika. A są tacy, którzy wprost proszą o pomoc, by nie przespać jesieni i zimy, gdyż chcą w roku przyszłym nieodwołalnie wyjechać na szybowiska.

Cenię ludzi zdecydowanych. I tym też chcę zapisać „receptę" na jak najlepsze wykorzystanie okresu jesienno-zimowego. Zanotujcie dla pamięci:

1 — ocena półroczna na waszym szkolnym świadectwie, a szczególnie z matematyki, fizyki, rysunku i geografii, musi być bardzo dobra; 2 — czytajcie pilnie podręczniki lotnicze wydane ostatnio dla Was przez Aeroklub PRL (o podręcznikach tych informujemy osobno); 3 — uprawiajcie wszystkie dostępne dla Waszego wieku sporty; 4 — odwiedzajcie w miarę wolnego czasu nasze aerokluby, gdzie spotkacie się zawsze z serdecznym przyjęciem i radą; 5 — o ile jeszcze tego nie robicie — budujcie modele latające, opierając się na istniejącej bogatej literaturze dostępnej dzięki księgarniom wysyłkowym dla wszystkich. To moim zdaniem najważniejsze, główne punkty „recepty" dla tych co rozpoczną szkolenie w przyszłym roku. Zapomniałem o dodaniu jeszcze jednego punktu. Powinien on brzmieć: Rozpoczynam szkolenie lotnicze nie dla płochej fantazji, korzyści materialnych, odznaczeń i zaszczytów, a dlatego, iż wierzę, że praca w lotnictwie da mi najwięcej radości bez względu na poniesione trudy.

Na pewno tak samo myślicie, a z wami...

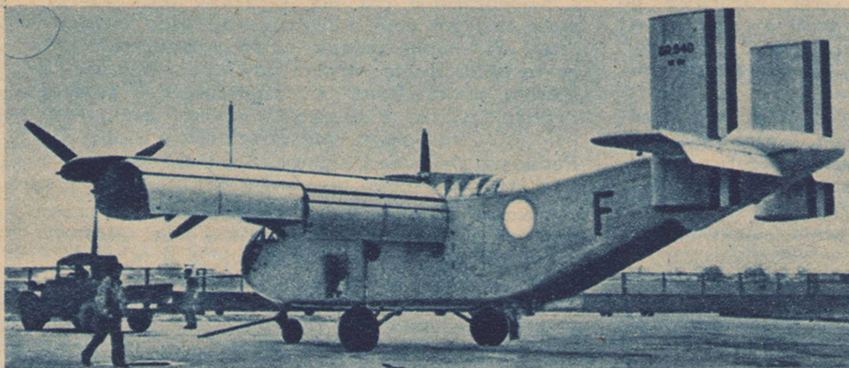
REDAKTOR KML

MAŁA ENCYKLOPEDIA LOTNICZA

VTOL = PWL, STOL = SSL. W polskiej prasie lotniczej spotyka się bardzo często skróty literowe VTOL i STOL zaczerpnięte wprost z czasopism lotniczych ukazujących się w języku angielskim. Skrót VTOL oznacza w języku angielskim „Vertical Take Off and Landing", co można tłumaczyć na język polski: „Pionowy wzlot i lądowanie" i odpowiedni skrót: PWL. Skróty te służą do określenia samolotów mogących wykonywać pionowy wzlot i również pionowe lądowanie.

Skrót drugi, STOL oznacza w języku angielskim: „Short Take Off and Landing", co w tłumaczeniu na język polski oznacza: „Skrócony start i lądowanie" z odpowiadającym skrótem polskim: SSL. Te skróty służą do określania samolotów o bardzo krótkim starcie uzyskiwanym przez odpowiednio rozbudowaną mechanizację skrzydła itp. Do takich samolotów należą na przykład: „Twin Pioneer", Dornier Do-27, Hurel Dubois i inne opisywane w „Skrzydlatej". (SM)

Samolot Breguet Br-940, przedstawiciel statków powietrznych SSL.





ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

Coraz więcej linii lotniczych wprowadza samoloty odrzutowe do normalnej komunikacji pasażerskiej. Ostatnio argentyńskie Aerolíneas Argentinas wprowadziła samoloty odrzutowe „Comet 4", co zostało odpowiednio uczczone wydaniem okolicznościowego znaczka. Przedstawia on samolot przelatujący ponad kontynentami.

Sławny pisarz francuski Saint Euxpery był nie mniej sławnym pilotem. Poczta francuska uczciła sławnego lotnika wydając znaczek 30 plus 30 fr. z jego podobizną oraz z widokiem samolotu na tle gór.

KORESPONDENCI

● Poszukuję silnika spalinowego, gumy modelarskiej i balsy. W zamian za to dam prądnicę elektryczną, telefon polowy i kilkanaście książek. **Eugeniusz Kosmala** — Chorzów II, ul. Dombka 5/7.

● Interesuje się lotnictwem i jestem filatelistą. Mogę korespondować w języku polskim i rosyjskim. **Zdzisław Mazur** — wieś Biała II, pta Janów Lub. woj. Lublin.

● Mam 14 lat. Interesuje mnie lotnictwo. Zbieram zdjęcia lotnicze. Chciałbym nawiązać korespondencję z kolegą o podobnych zainteresowaniach. **Marian Raczek** — Okrajnik 3, pta Łękawica, pow. Żywiec, woj. Kraków.

Z mistrzostw świata modeli szybowców

W dniach 22—23 sierpnia w Leopoldburg w Belgii odbyły się mistrzostwa świata modeli szybowców klasy A-2. Udział w zawodach brały ekipy z 19 państw.

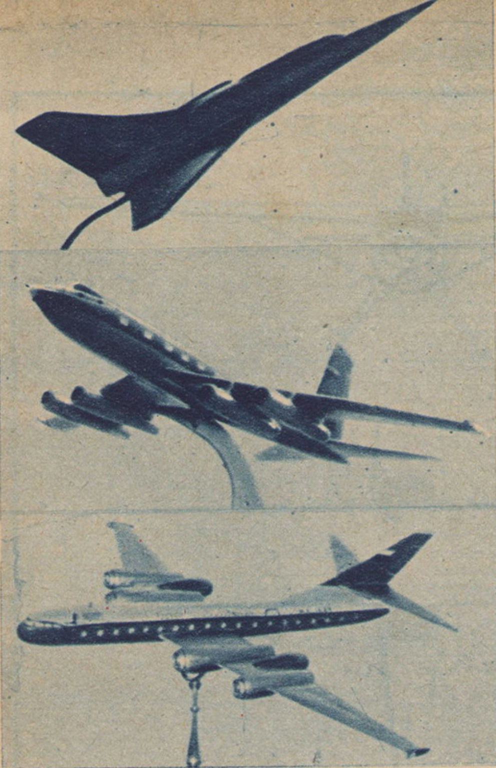
Indywidualnie I miejsce zajął Ritz — USA — 900 + 401 sek, II — Sokołow — ZSRR — 900 + 329 sek, III — Habib — Pakistan — 900 + 86 sek, IV — Tahkapao — Finlandia — 900 + 70 sek. Startowało 25 zawodników.

Zespołowo zwyciężyła ekipa Finlandii — 2 378 sek. Kolejne miejsca zajęły ekipy: Włoch, Austrii, Czechosłowacji, ZSRR, Pakistanu, Jugosławii, Danii, Węgier, Anglii, Kanady, Belgii, Francji, Nowej Zelandii, Szwajcarii, NRF i Izraela. (l)



KĄCIK FOTOGRAFII LOTNICZEJ

Zamieszczone obok zdjęcie nosi tytuł „Narodziny Syreny". Przedstawia interesujący fragment napełniania balonu. Zdjęcie typowo reporterskie: zręcznie tu uchwycono ludzi obciążających powłokę. Oryginalny, wydłużony format oddaje ogrom balonu. Autor zdjęcia: **Andrzej Mroczek** — Warszawa. Nasza ocena: 5+.



KONSTRUKTOR LOTNICZY

JAK zapowiadaliśmy w numerze poprzednim, otwieramy obecnie „kącik konstruktora lotniczego". Zamieszczać tu będziemy Wasze projekty, szkice i zdjęcia wykonanych modeli statków powietrznych, jakie Waszym zdaniem mogłyby zostać zbudowane w Polsce. Nie obowiązuje w naszym kąciku żaden schemat. Pozostawiamy naszym konstruktorom dowolność wyboru przemyślanego statku powietrznego. Najlepsze projekty będą nagradzane. Oto pierwsze trzy projekty:

*

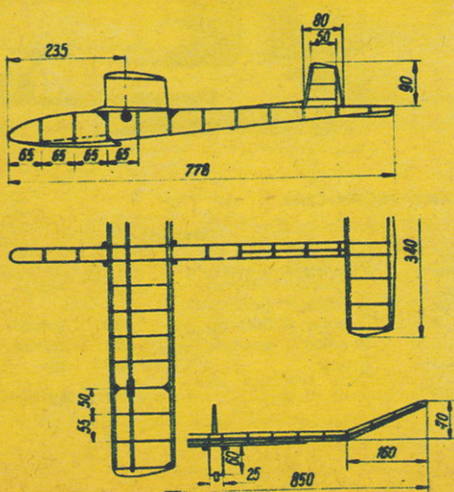
— Przesyłam zdjęcia modeli moich projektów samolotów pasażerskich, o napędzie odrzutowym — „Kometa" i „Meteor" oraz zdjęcie modelu doświadczalnej rakiety przestrzennej „Rakieta" o napędzie atomowym i dwóch silnikach odrzutowych. Silniki odrzutowe wyciągają rakietę na odpowiednią wysokość, gdzie można włączyć już silnik atomowy. **Jan Królikiewicz — Warszawa. Na zdjęciach u góry: „Rakieta", „Kometa" i „Meteor".**

BIBLIOTECZKA MŁODEGO LOTNIKA



Aeroklub PRL wydał ostatnio serię książek przeznaczonych dla celów szkoleniowych. Książki te omówimy kolejno rozpoczynając od pierwszej, poświęconej małemu lotnictwu. **„Najprostsze modele latające"** Pawła Elszteina to książka informująca o możliwościach założenia modelarni lotniczej, narzędziach i materiałach. Zawiera także opisy budowy i plany łatwych modeli, do szybowca A-1 włącznie. Uzupełnieniem jest część metodyczna zawierająca wskazówki dla prowadzących zajęcia modelarskie.

Nakład 5 tys. egzemplarzy, cena 12 zł. Książkę tę można nabyć wyłącznie w poszczególnych aeroklubach i tam też prosimy kierować zamówienia. W przypadku braku tej książki w aeroklubach prosimy zwracać się do Wydziału Propagandy Aeroklubu PRL — Warszawa, Krakowskie Przedmieście 55. Niżej — plan szybowca A-1, którego dokładny opis zamieszczono w książce.



BŁĘKITNA WSTĘGA ADRIATYKU

W dniu 16 sierpnia br. odbyły się w Jugosławii w Splicie międzynarodowe zawody modeli wodnosamolotów „IV Jugo Hidro Kup". W zawodach wzięło udział 37 zawodników w kategorii modeli silnikowych i 18 w klasie gumówek z następujących krajów: Jugosławii, NRF, Monaco i Polski. Nasza reprezentacja w składzie: Jan Bury, z Aeroklubu Poznańskiego, Kazimierz Ginalski i Zygfryd Sulisz z Aeroklubu Warszawskiego oraz kierownik ekipy — Edmund Osiński odniosła duży sukces.

Jan Bury zajął I miejsce, zdobywając dla Polski puchar przechodni zawodów tzw. „Błękitną Wstęgę Adriatyku" oraz złoty medal pamiątkowy. Kazimierz Ginalski wywalczył drugie miejsce. Trzeci nasz reprezentant podzielił się 16 i 17 miejscem z rutynowanym zawodnikiem Rogerem Aubertin z Monaco — zwycięzcą „III Jugo Hidro Kup".

Zatoka, w której odbywały się zawody, przypomina jezioro o wymiarach około 400 × 1 000 m osłonięte częściowo domkami mieszkalnymi a z drugiej strony okolone wysokimi górami. Zaletą zatoki jest to, że do 300 m od brzegu, w miejscu gdzie rozłożony jest start, woda sięga „po kolana" i można swobodnie się poruszać.

W dniu 16 sierpnia od godz. 7.15 rozpoczęły się starty konkursowe wg ogólnie przyjętego systemu. Na jedną turę lotów przeznaczono jedną godzinę. Starty gumówek i silnikówek odbywały się równocześnie. Nasi zawodnicy startowali tylko w kategorii modeli silnikowych.

Druga kategoria modeli — gumówki nie stanowiła specjalnej rewelacji. W kategorii tej startowały modele dwóch państw: Jugosławii i Monaco, razem 18 modeli. Prawie wszyscy zawodnicy reprezentowali modele lądowe z doczepionymi pływakami. Przeważał klasyczny układ pływaków tj. dwa pływaki z przodu i jeden z tyłu, który najczęściej stanowiła piłeczka pingpongowa. Wyjątek stanowiły modele zawodników Monaco, których modele zaopatrzone były w jeden pływak główny składany do przodu i dwie piłeczki plastykowe na końcach statecznika poziomego. Składanie pływaka odbywało się za pomocą gumy po przepaleniu nitki przytrzymującej krótki lont, Wyniki lotów tej kategorii należy ocenić jako słabe. Największą trudnością dla tej kategorii modeli było oderwanie się z wody.

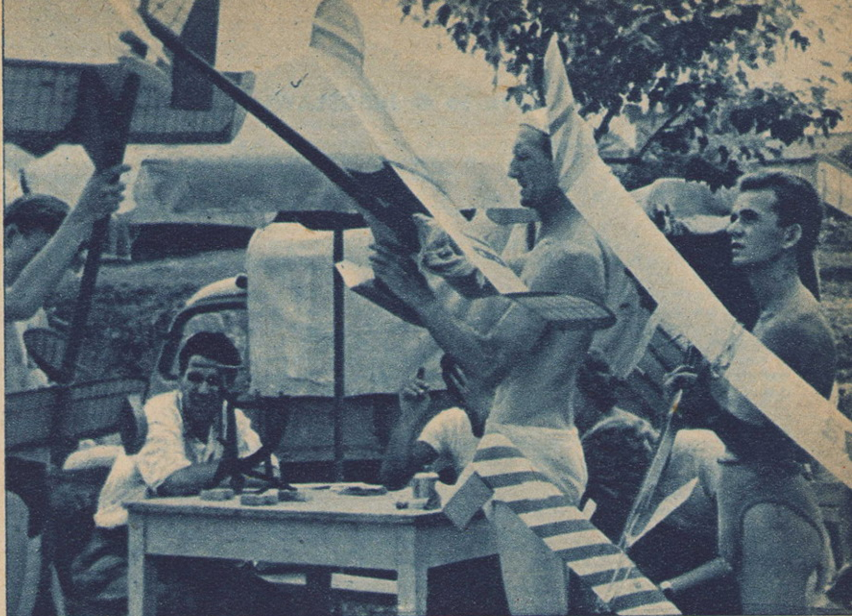
Na zakończenie trzeba podkreślić gościnność okazywaną przez gospodarzy. Według ogólnej orientacji należy przypuszczać, że polscy zawodnicy wezmą udział w „V Jugo Hidro Kup" w przyszłym roku, który odbędzie się w pierwszych dniach sierpnia. Nasza ekipa powinna zaprezentować również kategorię wodnosamolotów-gumówek. Również począwszy od roku 1960 do zawodów zostaje wprowadzona kategoria modeli zdalnie sterowanych w jednej płaszczyźnie. To jednak co zaprezentują modelarze polscy w Splicie zależeć będzie od wyników całorocznej ich pracy.

EDMUND OSIŃSKI

WYNIKI ZAWODÓW

Wodnosamoloty z napędem mechanicznym 1) Jan Bury — Polska — 105+94+102+132 = 433 pkt/sek, 2) Kazimierz Ginalski — — 90+120+74+79 = 363. 3) Zlatko Merkez — Jug/Zagreb — 97+86+55+97 = 335, 16—17) Zygfryd Sulisz — Polska 51+0+108+0 = 159.

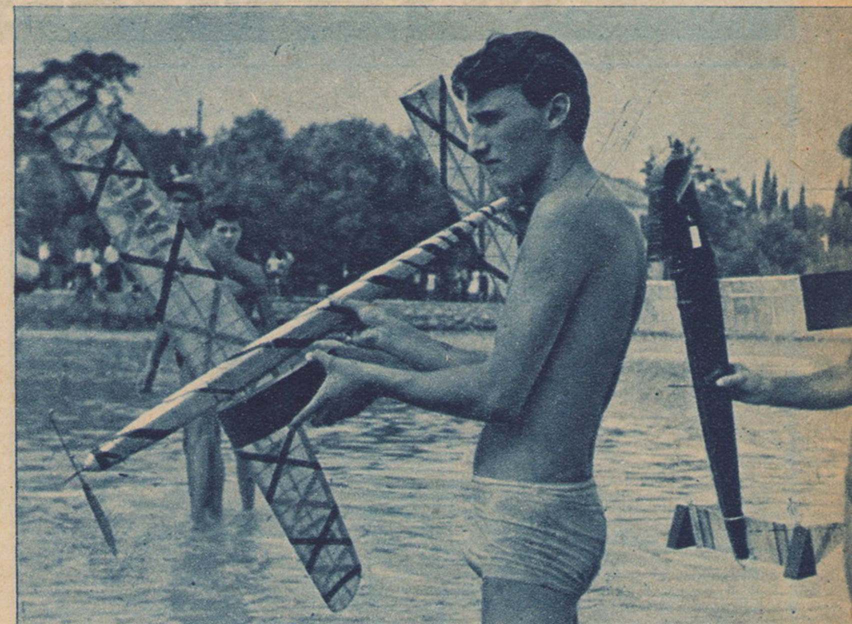
Wodnosamoloty z napędem gumowym 1) Josip Zalkovski — Jug/Pancevo 120+92+107+67 = 386 pkt/sek, 2) Gjorgje Zigić — Jug/Zemun — 92+70+86+117 = 365, 3) Jamez Smole — Jug/Ljubljana — 84+79+55+80 = 298.



Nasi zawodnicy przy komisji sędziowskiej. Od lewej J. Bury i K. Ginalski



Na tle pięknej panoramy gór wodują na jeziorze zwycięski wodnosamolot Jana Burego.



Powyżej: C. Aubertin (Monaco) z modelem gumówki. Poniżej: Zygfryd Sulisz i K. Ginalski przed startem. Foto: E. Osiński (4)



UTVA-56 ● JUGOSŁAWIA

JUGOSŁOWIAŃSKIE państwowe zakłady lotnicze (dawniej „Ikarus") opracowały i zbudowały ostatnio typ samolotu wielozadaniowego UTVA-56. Chodzi tym razem o samolot w pełni użytkowy (poprzednie konstrukcje zakładów były eksperymentalne). Prototyp UTVA-56, którego konstruktorami są inż.inż. Bronisław Nikolić i Dragosław Petković, odbył swój pierwszy lot w dniu 22 kwietnia 1959 r.

UTVA-56 jest czteromiejscowym, jednosilnikowym, zastrzałowym górnopłatem, konstrukcji całkowicie metalowej, przypominający na pierwszy rzut oka samoloty „Cessna".

Płat wyposażony jest w klapy szczelinowe na częściach przykadłubowych i lotki na częściach skrajnych, przy czym lotki wychylają się nieco w dół w chwili otwarcia klap. Skrzydła wsparte są przy pomocy pojedynczych zastrzałów; dolny punkt zastrzału trafia na węzeł podwozia.

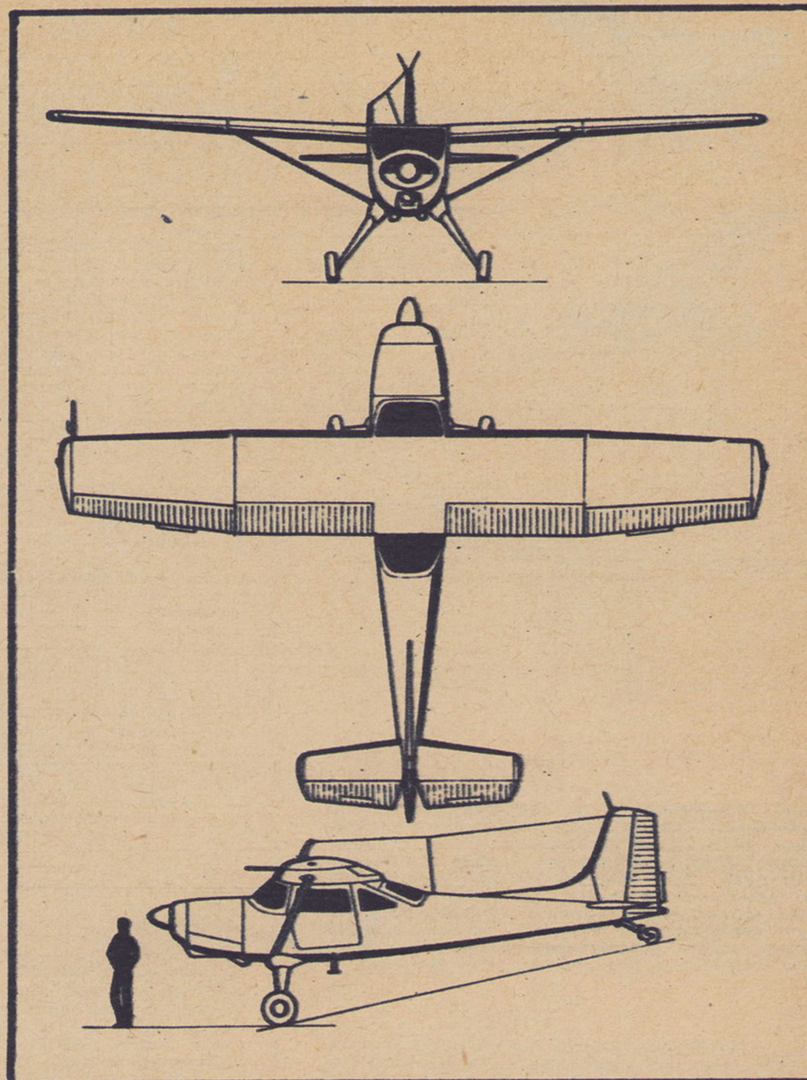
Kadłub konstrukcji skorupowej mieści pod płatem czteromiejscową kabinę załogi. Kabina, dzięki bogatemu oszkleniu, odznacza się wyjątkową widocznością. Dostęp zapewniają duże drzwi z obu stron. Tył kabiny jest otwierany, co umożliwia załadowanie noszy w ewentualnej wersji sanitarnej. Samolot jest wyposażony w radio.

Usterzenie wolnonośne konstrukcji podobnej jak skrzydła. (Stery, podobnie jak klapy i lotki, kryte są blachą żłobkowaną).

Podwozie stałe, klasyczne. Główne golenie wolnonośne, wyposażone w amortyzatory gumowe.

Silnik Lycoming GO-435 o mocy 260 KM. (JS)





DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	—	11,40	m
Długość	—	8,25	m
Wysokość	—	2,67	m
Pow. nośna	—	18,08	m²

Ciężary:

Ciężar własny	—	830	kG
Ciężar całkowity	—	1 290	kG

Obciążenie pow.	—	71,35	kG/m²
Obciążenie mocy	—	5	kG/KM

Osiągi:

Prędkość maks.	—	260	km/h
Prędkość przel.	—	230	km/h
Prędk. oderwania	—	79	km/h
Zasięg	—	700	km
Start	—	150	m
Lądowanie	—	130	m

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

CARMA „WEEJET" VT-1 ● USA

ROZPISANY przed kilku laty w USA konkurs na odrzutowy samolot szkolno-treningowy marynarki przyniósł kilka interesujących projektów, z których Beechcraft „Jet Mentor" i Temco TT-1 są dość szeroko znane. Mniej natomiast rozpowszechniony jest trzeci konkurent, samolot zbudowany przez zakłady Carma Manufacturing Co i nazwany „Weejet" VT-1. Jakkolwiek samolot ten nie wszedł do produkcji seryjnej, zasługuje on jednakże na zainteresowanie ze względu na oryginalne rozwiązanie i ciekawą sylwetkę. Prototyp samolotu latał w 1956 r.

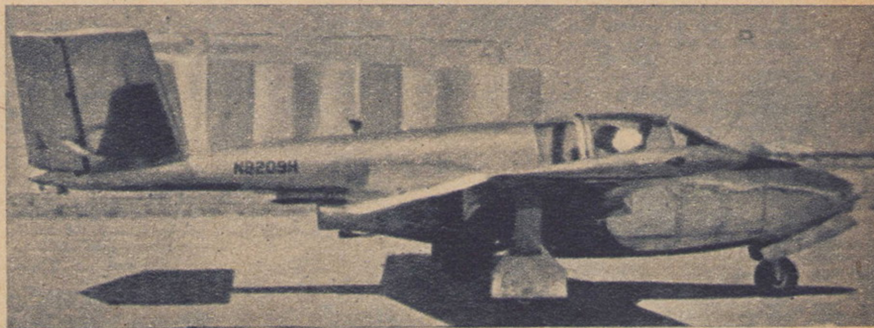
„Weejet" jest dwumiejscowym, jednosilnikowym średniopłatem konstrukcji metalowej, przeznaczonym do szkolenia i treningu.

Płat o obrysie trapezowym, dwudzielny, wyposażony jest w lotki i klapy o obniżonej osi obrotu.

Kadłub w przedniej rozszerzonej części mieści kabinę załogi z miejscami obok siebie (konkurujące samoloty miały miejsca ustawione w tandem). Osłona kabiny odsuwana do tyłu. Tylna część kadłuba tworzy belkę, na której wspiera się usterzenie motylkowe o dużej powierzchni.

Podwozie trójkołowe, wciągane.

Silnik turboodrzutowy typu Continental J-69-T-9 (amerykańska odmiana „Marbore-II") o ciągu 420 kG zabudowany jest za przednią częścią kadłuba, pod belką wspornikową usterzenia. Rozwidlone wloty powietrza zakończone są trójkątnymi chwytami w pogrubionych nasadach skrzydeł. Przewidziano zbiorniki na końcach skrzydeł dla zwiększenia zasięgu. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	—	8,40	m
Długość	—	7,35	m
Wysokość	—	2,00	m
Pow. nośna	—	13,5	m²

Ciężary:

Ciężar własny	—	1 128	kG
Ciężar całk.	—	1 740	kG
Ciężar maks.	—	2 028	kG

Osiągi:

Prędkość maksymalna (4 500 m)	—	534	km/h
Prędkość przelotowa (7 500 m)	—	333	km/h
Prędkość wznosz.	—	11	m/sek
Pułap	—	10 500	m
Czas trwania lotu (0 m)	—	1 h 43	min

SAMOLOT MYŚLIWSKI PWS-10

JEDNOMIEJSCOWY samolot myśliwski Podlaskiej Wytwórni Samolotów konstrukcji inż. A. Grzędzielskiego oblatany został w maju 1930 r., a po przejściu z wynikiem pomyślnym prób w IBTL w Warszawie został zatwierdzony do budowy seryjnej. Był to też pierwszy samolot myśliwski polskiej konstrukcji, budowany w większej serii dla lotnictwa wojskowego. Samoloty PWS-10 używane były w latach 1931—1933 i stopniowo wycofywane z jednostek myśliwskich, ustępując miejsca bardziej nowoczesnym samolotom PZL P-7, a następnie PZL P-11. PWS-10 nie był samolotem bardzo udanym, a wprowadzenie go do lotnictwa wojskowego podyktowane zostało raczej dążeniem do używania w wojsku samolotów krajowej konstrukcji.

PWS-10 był górnopłatem zastrzałowym konstrukcji mieszanej, wyposażonym w silnik szeregowy o układzie „W" Lorraine-Dietrich 450 KM, chłodzony cieczą.

Płat drewniany z kesonem sklejkowym. Obrys płata eliptyczny, ze zwężeniem w baldachimie i zastosowaniem cieńszego profilu dla polepszenia widoczności z miejsca pilota. Lotki różnicowe prawie na całej rozpiętości skrzydeł. Baldachim wsparty był na kadłubie dwoma parami stojaków usztywnionych cięgnami. Płat wsparty był z każdej strony dwoma zastrzałami, również usztywniony krzyżującymi się cięgnami.

Kadłub posiadał konstrukcję ze spawanych rur stalowych, a drewniane wręgi i listwy nadawały mu przekrój owalny. Kadłub aż do kabiny pilota posiadał pokrycie z blach duralowych, dalej — płócienne. Usterzenie drewniane kryte płótnem. Podwozie zaopatrzone było w amortyzację olejowo-powietrzną w głównych przednich goleniach. Bloki cylindrów osłonięte całkowicie owiewkami z blach duralowych. Chłodnica cieczy umieszczona była pod kadłubem, przed podwoziem. Płoza ogonowa posiadała amortyzator ze sznura gumowego. Uzbrojenie samolotu PWS-10 składało się z dwóch karabinów maszynowych umieszczonych pod bocznymi blokami cylindrów.

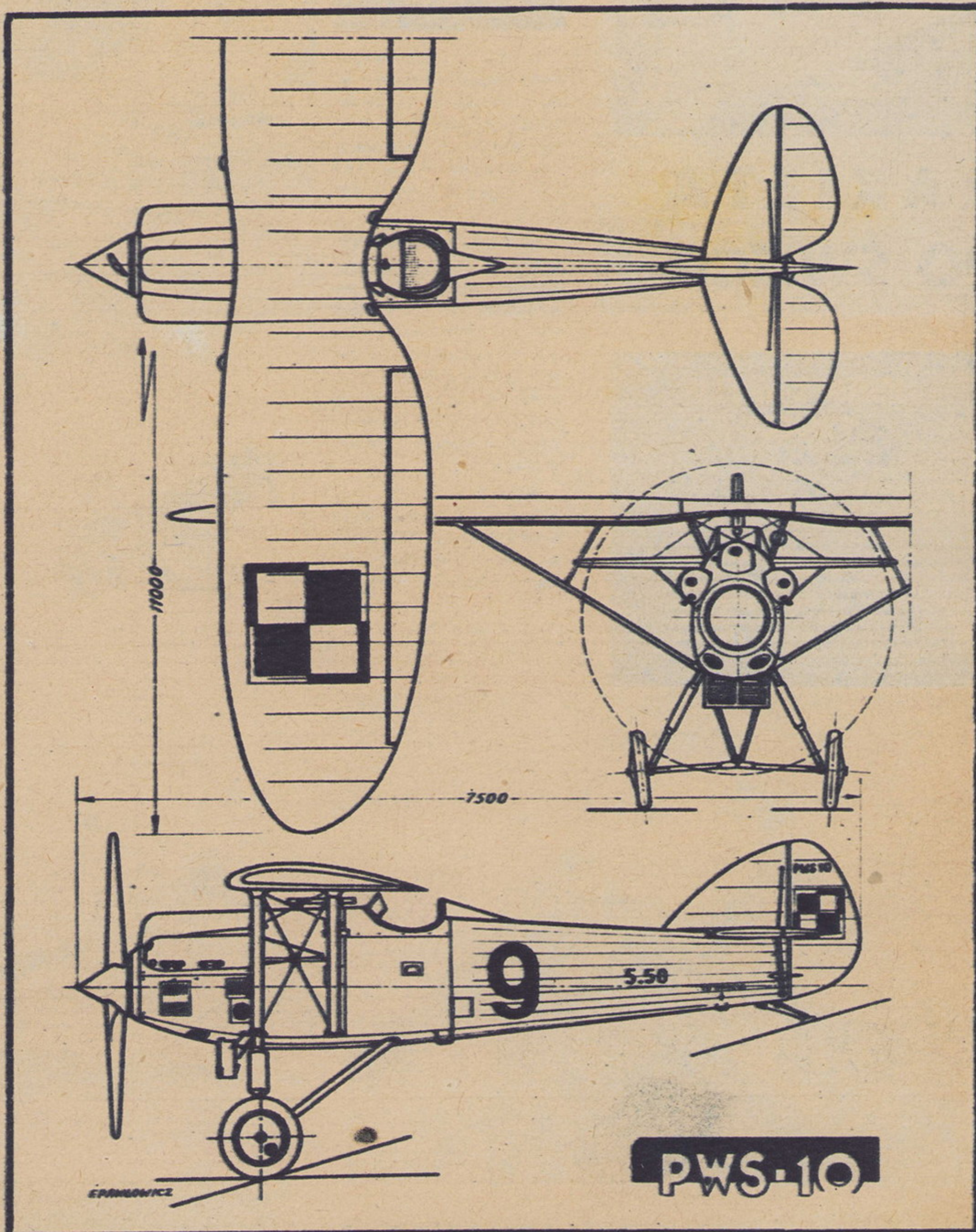
FELIKS PAWŁOWICZ

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	— 11,00 m	Ciężar w locie	— 1 450 kG
Długość	— 7,50 m	Prędkość max.	— 258 km/h
Pow. nośna	— 18,00 m²	Czas wznoszenia na wys. 3 000 m	— 5 min. 7 sek.
Wydłużenie	— 6,7	Pułap	— 6 500 m
Ciężar własny	— 1 085 kG		

(foto ze zbiorów J. B. Cynka)





DOKOŃCZENIE ZE STR. 14

Kładę maszynę do łagodnego zakrętu. Kiedy naciskam orczyk, w przestrzelonej nodze zrywa się piekielny ból. Pezetel łagodnie kładzie się za lotką i nagle, pochylone skrzydło zapada się jakby straciło wypór powietrza!

Błyskawicznie kontroluję stery! Gorączkowo przesuwam manetkę na pełną moc silnika...

Nie wychodzi!!! W Pezetela wstępują jakieś potworne siły i ciągną go ku ziemi. Przy lewym skrzydle szamoce się odstrzelona lotka...

Decyduje się na skok. Uderzam w zamek pasów, ale w tej samej chwili uprzytamniam sobie że jestem bez spadochronu!... Za plecami tylko koc. Niepotrzebny koc i pokrowce. Pasy otworzyły się już. Kurczowo obejmuję siedzenie fotela. Boję się że zostanę wyrzucony z maszyny.

Bruk ulicy i geometryczne bryły budynków stają się coraz wyraźniejsze! Maszyna zwolna odwraca się z pozycji plecowej i przechodzi w ślizg.

Zbieram wszystkie siły i wreszcie udaje mi się włączyć kontakt.

Przeraźliwie jasno zdaję sobie sprawę z tego, że na pewno zginę. Nie czuję żadnego lęku. Przenika mnie tylko żal za kończącym się życiem:

— A więc to już? Tak krótko?... Mam dziewiętnaście lat.

Chciałbym żeby to już nastąpiło. Wiotczeję w pasach, bo łudzi mnie niedorzeczna myśl, że własną wolą stracę przytomność przed tym co nastąpi.

Zrywam z oczu okulary. Osłaniam głowę ramionami i silnie, mimo bólu w rannej nodze zapieram się na orczyku.

Za sekundę, jasne niebo nade mną ginie w gęstwinie gałęzi i liści.

Czuję wyraźnie pierwsze uderzenie. Konary drzew łamią się z przenikliwym trzaskiem. W ułamku sekundy nadchodzi drugie...

Trzecie napotyka na straszliwy i ostateczny, niezłamany opór.

Zapadam w ciszę bez dna. W pierwszej sekundzie wydaje mi się, że nie żyję. Ale zaraz spostrzegam że przecież rozumuję. A więc nawet nie straciłem przytomności.

Otwieram oczy. Od razu, na wprost, widzę jakiś oleodruk... nieco niżej leżą potłuczone obraz w połamanych ramach; leśniczy z psem... sprzęty domowego użytku i strzaskane resztki krzesła. Tuż przy mnie rozłupane cegły i jakieś deski.

Gdzieś blisko, coraz bliżej słyszę głosy ludzkie. Chcę się zerwać i krzyczeć, że jestem, że żyję! — Ale nie mogę się poruszyć ani dobyć głosu. Leżę do połowy wyrzucony na skrzydle, policzkiem do blachy pokrycia. Czuję wszędzie tępy, głuchy ból.

W ustach mam pełno grudek ziemi...

KONIEC



WYDAJĄ

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 4-00-61—7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Redaktor Naczelny — 4-24-10.

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabywać w księgarni „Wspólna sprawa" w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej 28. Zamówienia z poza Warszawy należy kierować również do w/w księgarni. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa ul. Miedziana.

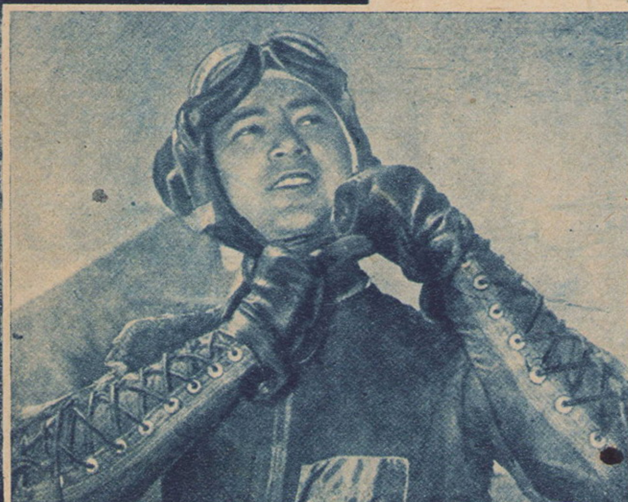
NUMER PODPISANO DO DRUKU 23.IX.1959 R. Zam. 5483/C W-16



RAKIETĄ PO ŚWIECIE

JEDEN Z WIELU TYSIĘCY

Jednym z wielu tysięcy przeszkolonych na najnowocześniejszym sprzęcie radzieckich pilotów myśliwskich jest pilot I klasy kapitan W. Lemieszew. Opanował on po mistrzowsku pilotaż maszyn naddźwiękowych w trudnych warunkach meteorologicznych. Lata, oczywiście, w specjalnym kombinezonie przeciwprzyśpieszeniowym.

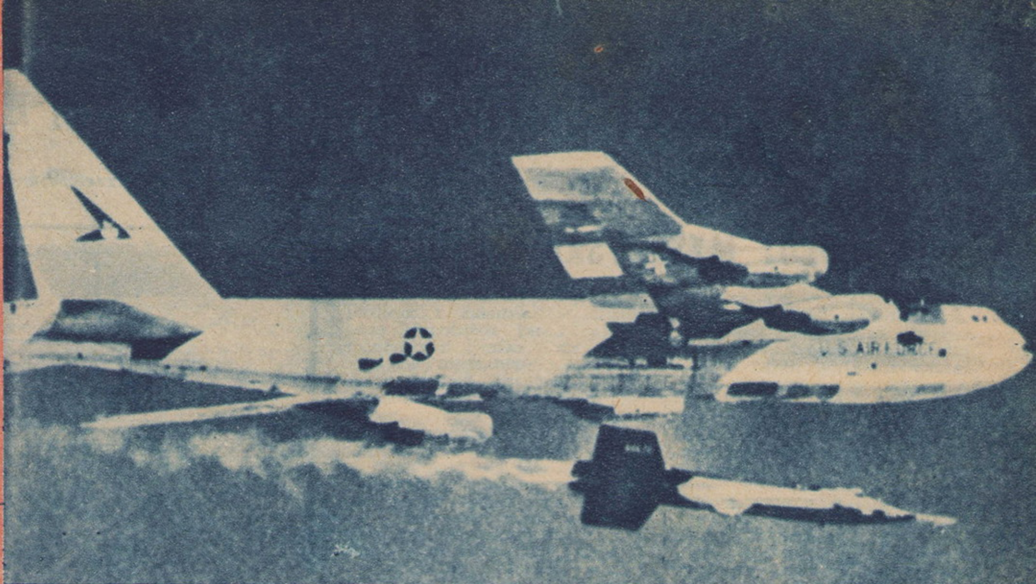


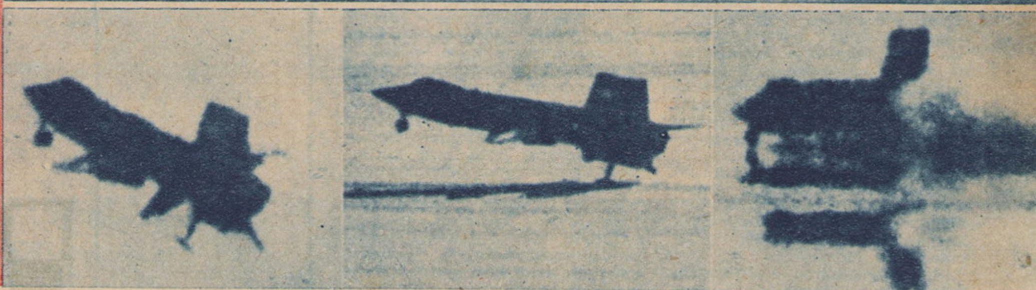
PRÓBY Z X-15

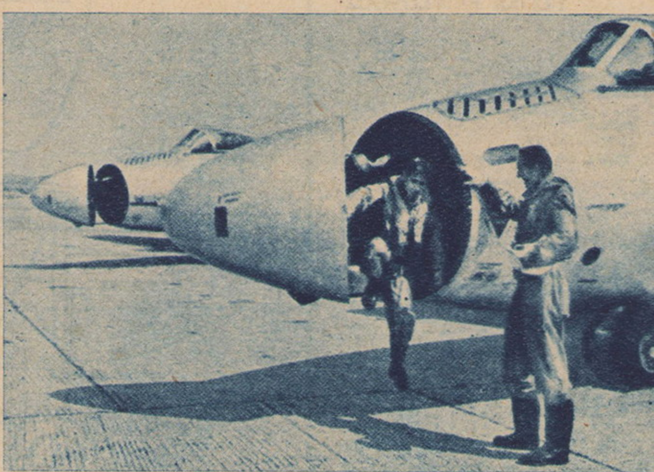
W dniu 17 br. eksperymentalny samolot amerykański X-15 przeleciał po raz pierwszy na własnych silnikach rakietowych trasę 160 km z prędkością 1 920 km/h.

15-tonowy samolot, który w przyszłości ma unieść człowieka na odległość od Ziemi 300 km, wydźwignięty został na wysokość 11 400 m przez bombowiec B-52. W 14 minucie po starcie X-15 odczepił się i rozpoczął samodzielny lot.

Pilot X-15 Scott Crossfield, wylądowawszy z prędkością 300 km/h na dnie wyschłego jeziora Rogers, oświadczył, że „wszystko grało znakomicie".







A KUKU! JESTEM TU!

Niewątpliwie ciekawostkę stanowi sposób wejścia nawigatora do angielskiego bombowca „Canberra" PR-9. To się nazywa proste rozwiązanie skomplikowanych problemów, w czym celują Anglicy.

ŚMIGŁOWCEM NA WYBORY MISS-ek

W wyborach Miss Uniwersum, jakie odbyły się niedawno w USA, kandydowała również Miss Holandii — Peggy Erwich z Rotterdamu. Choć nie została wybrana najpiękniejszą kobietą świata, to trzeba stwierdzić, że jest śliczną dziewczyną. Na zdjęciu — Peggy rozpoczyna swą podróż do USA śmigłowcem.



LOTNICTWO POLSKIE W „AIR PROGRESS"

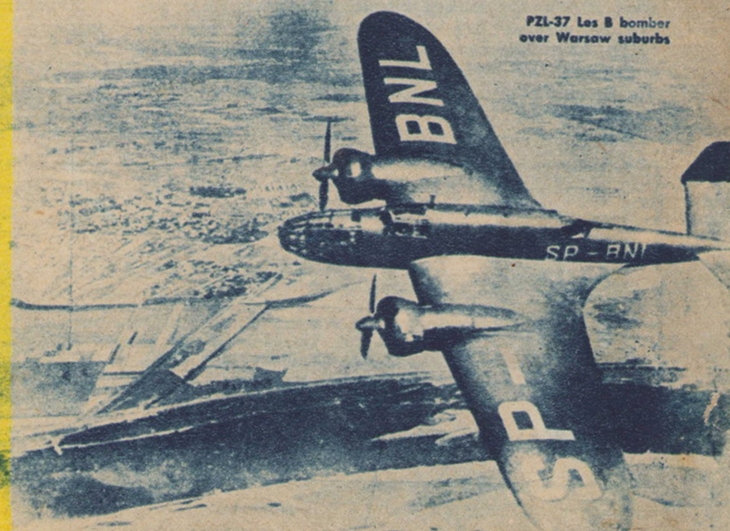
W znanym amerykańskim periodyku lotniczym „Air Progress", legitymującym się jednym z największych w świecie nakładów, ukazała się dziesięciostronicowa publikacja pt. „Muzeum Lotnictwa Polskiego w obrazach", opracowana przez J. B. Cynka.

Publikacja ta zawiera 34 oryginalne zdjęcia fotograficzne polskich samolotów wraz ze szczegółowymi opisami, poczynając od „Lotni" Tańskiego, poprzez samoloty sportowe i wojskowe okresu międzywojennego, a kończąc na kilku samolotach zbudowanych w Polsce Ludowej oraz kilka rysunków.

Wypada tu pogratulować p. Cynkowi, wybitnemu historykowi lotnictwa polskiego za granicą i znanemu popularyzatorowi polskich skrzydeł na łamach pism angielskich i amerykańskich, za jeszcze jedną udaną, cenną pozycję, upowszechniającą w świecie osiągnięcia naszych konstruktorów i lotników.

PICTORIAL MUSEUM OF POLISH AVIATION

By J. B. CYNK



PZL-37 Los B bomber over Warsaw suburbs